X kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 20)
z dnia 9 kwietnia 2024 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 20)

9 kwietnia 2024 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posłów: **Mirosława Suchonia (Polska2050-TD)**, przewodniczącego, i **Krystyny Sibińskiej (KO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat stanu realizacji „Rządowego programu budowy dróg krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)”;

− informację ministra infrastruktury na temat stanu realizacji „Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020−2030”;

− informację ministra infrastruktury na temat stanu realizacji budowy lub projektowania tras szybkiego ruchu oraz obwodnic miast na terenie powiatów: chrzanowskiego, oświęcimskiego, wadowickiego, suskiego i myślenickiego.

W posiedzeniu udział wzięli: **Paweł Gancarz** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Paweł Woźniak** generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami, **Katarzyna Zielińska-Heitkötter** zastępca dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej wraz ze współpracownikami, **Joanna Lech** dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych wraz ze współpracownikami, **Jarosław Florkiewicz** doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Adam Ostrowski** przedstawiciel Związku Miast Polskich oraz **Karol Skrzypczak** członek Unii Miasteczek Polskich wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Szanowni państwo, dzień dobry. Witam bardzo serdecznie.

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Witam panie posłanki i panów posłów. Niezwykle serdecznie witam wszystkich państwa zaproszonych gości. W szczególności pana ministra Pawła Gancarza, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, wraz ze współpracownikami. Witam bardzo serdecznie. Witam pana Pawła Woźniaka, generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad, wraz ze współpracownikami. Serdecznie witam panią Katarzynę Zielińską-Heitkötter, zastępcę dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej, wraz ze współpracownikami. Niezwykle serdecznie witam panią Joannę Lech, dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych, wraz ze współpracownikami. Witam pana Jarosława Florkiewicza, doradcę ekonomicznego w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli. Witam również naszych partnerów społecznych, pana Jarosława Podsiadło, zastępcę członka zespołu Unii Miasteczek Polskich, Urząd Miasta Rumi. Witam pana Karola Skrzypczaka, członka Unii Miasteczek Polskich, burmistrza Miejskiej Górki. Niezwykle serdecznie witam pana Jana Zubrzyckiego, przedstawiciela Stowarzyszenia Ekonomiki Transportu. Niezwykle serdecznie witam pana Adriana Furgalskiego, prezesa zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Szanowni państwo, jesteśmy w znakomitym towarzystwie, ale to bardzo dobrze, dlatego że zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie: po pierwsze rozpatrzenie informacji na temat stanu realizacji „Rządowego programu budowy dróg krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)" – i tę informację przedstawiają minister infrastruktury i generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad – po drugie rozpatrzenie informacji ministra infrastruktury na temat stanu realizacji „Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020–2030", po trzecie rozpatrzenie informacji ministra infrastruktury na temat stanu realizacji budowy lub projektowania tras szybkiego ruchu oraz obwodnic miast na terenie powiatów: chrzanowskiego, oświęcimskiego, wadowickiego, suskiego i myślenickiego.

Szanowni państwo, czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę uwag. W związku z tym, wobec niezgłoszenia wniosków do porządku dziennego, stwierdzam jego przyjęcie. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Szanowni państwo, dzisiaj procedura będzie wyglądała tak, że będziemy realizować po kolei każdy punkt naszego porządku obrad. W każdym punkcie w pierwszej kolejności poproszę o informacje pana ministra, później przewidujemy czas na dyskusję, po dyskusji pan minister odpowie na zadane pytania, udzieli informacji na temat wniosków, ewentualnie przekaże Komisji informację na piśmie, jeżeli nie będzie możliwe udzielenie odpowiedzi w trakcie posiedzenia, po czym przejdziemy do kolejnego punktu porządku obrad. Czy są uwagi do tego sposobu prowadzenia dyskusji? Nie widzę uwag.

W związku z tym oddaję głos panu ministrowi Pawłowi Gancarzowi, podsekretarzowi stanu w Ministerstwie Infrastruktury, i proszę pana ministra o przedstawienie informacji.

Państwu posłom tylko przypomnę, że Komisja otrzymała informację w formie pisemnej i ona została państwu posłom dostarczona, tak że można również posiłkować się tą informacją w formie pisemnej.

Panie ministrze, z radością oddaję panu głos. Oczywiście jeżeli będzie potrzeba, aby części informacji udzielili współpracownicy pana ministra, to również proszę o taką informację i wtedy będę udzielał głosu współpracownikom. Państwa, którzy chcą wziąć udział w dyskusji, zachęcam do zapisywania się w dyskusji. Listę mówców będzie prowadziła niezawodna pani przewodnicząca Krystyna Sibińska, tak że bardzo proszę o zgłaszanie się do pani przewodniczącej, jeżeli ktoś z państwa – czy pań posłanek, czy panów posłów, czy naszych partnerów społecznych – będzie chciał zabrać głos.

Bardzo proszę, panie ministrze. Oddaję panu głos.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Paweł Gancarz:

Szanowny panie przewodniczący, wysokie prezydium, szanowne panie posłanki, posłowie, zaproszeni goście, tak jak pan wskazał, postaram się powiedzieć kilka zdań tytułem wstępu i za chwilę przekażę głos dyrektorowi Jarosławowi Waszkiewiczowi celem przedstawienia bardziej szczegółowej prezentacji dotyczącej „Rządowego programu budowy dróg krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)".

Program ten jest swoistego rodzaju sztafetą pokoleń ponad podziałami partyjnymi, realizowany od 2008 r. To jest niejako czwarta edycja, czwarty program. Ten jest największy i pod względem finansowym, i pod względem ilościowym, jeżeli chodzi o ilość budowy dróg ekspresowych, autostrad. Program ten jest też wyjątkowy, bo w nim niejako widać koniec budowy tego głównego, podstawowego szkieletu drogowego w naszym państwie. Z reguły cztery programy, które były wcześniej, i ten, w którym jesteśmy aktualnie, były dopasowane do perspektyw unijnych, aby m.in. konsumować środki europejskie. Dzisiaj wiemy, że tych środków na budowę dróg są już śladowe ilości i w większości program składa się z Krajowego Funduszu Drogowego, czyli narzędzia, które będzie opisane w prezentacji, które służy do stabilnego, ciągłego finansowania budowy dróg krajowych i autostrad.

Na dzisiaj program opiewa na kwotę ok. 300 mld zł. W jego zakresie jest ponad 2,5 tys. km nowych wybudowanych dróg ekspresowych, szybkiego ruchu. Program rozpoczął się w 2023 r. z perspektywą do 2033 r. Po raz pierwszy program obejmuje taki element, którego nie było wcześniej, czyli poszerzenie istniejących ciągów komunikacyjnych takich jak A4: Legnica – Wrocław czy Kraków – Tarnów, A2: Łódź – Warszawa, K1:

Włocławek – Toruń. Na dzisiaj, od 2014 r. – czyli te dwie perspektywy – ta aktualna, w której jesteśmy, i ta poprzednia, bo one niejako się przenikają – nie da się jedną grubą kreską odciąć jednego programu od drugiego – to 174 zadania zrealizowane, 88 zadań w realizacji, 31 zadań w przygotowaniu.

To, co jest istotne i co należy podkreślić, to że dzięki stabilnemu źródłu finansowania szybkość realizacji i stopień zaawansowania poszczególnych elementów tego programu, czyli odcinków drogowych, w głównej mierze zależy od Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, tak naprawdę od sprawności oddziałów regionalnych i centrali, które są uzależnione od szybkości opracowania dokumentacji, później postępowań przetargowych i nadzoru nad inwestycjami. To jest element, który determinuje tempo budowy tego szkieletu. Od niego bardzo dużo zależy. Nie jest to kwestia braków środków, instrumentów finansowych, tylko sprawności organizacyjnej instytucji, która w głównej mierze odpowiada za realizację programu.

Panie przewodniczący, to tytułem wstępu. Oddaję głos panu dyrektorowi Waszkiewiczowi, który omówi prezentację w szczegółach. Myślę, że to będzie coś, co na pewno zainteresuje członków Komisji. Myślę, że o to chodziło. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Panie dyrektorze, bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Jarosław Waszkiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, zaproszeni goście, Rządowy program budowy dróg krajowych składa się z dwóch załączników. Będę mówił technicznie o tym, co program zawiera. Zawiera załącznik nr 1, w którym zestawiono wszystkie nowe inwestycje, które zostały umieszczone w programie jako przewidziane do budowy nowe ciągi autostrad i dróg ekspresowych, oraz załącznik nr 2, który jest listą kontynuowanych inwestycji z poprzednich okresów. Tak jak powiedział pan minister, jest to czwarty dokument okresowy. Każdy z dokumentów dotychczas przygotowywanych i akceptowanych przez rząd zawsze posiadał aspekt kontynuowanych inwestycji i nowych inwestycji dopisywanych do programu.

W poszczególnych załącznikach przedstawiliśmy państwu, jak wygląda zaawansowanie realizacyjne. W załączniku nr 1 i w załączniku nr 2 do programu… Przepraszam, otworzę to sobie. W ramach załącznika nr 1 w realizacji jest siedem zadań o długości ponad 135 km. Wydatki z Krajowego Funduszu Drogowego to niemalże 7 mld zł. W przetargu ujęto 17 zadań o długości 240,5 km. Wartość wydatków to prawie 12 mld zł. W przygotowaniu jest 65 zadań o długości ponad 2,2 tys. km i wartości 168 mld zł.

W ramach załącznika nr 2, czyli inwestycji kontynuowanych, zadania zakończone to 154 zadania o długości ponad 2 tys. km i wartości ponad 23 mld zł. W realizacji jest 81 zadań o długości ponad 1 tys. km i wartości wydatków wynoszącej ponad 60 mld zł. W przetargu ujęto 14 zadań o długości 140 km i wartości wydatków prawie 11 mld zł. W przygotowaniu jest jeszcze 17 zadań o długości 277 km i wartości wydatków 9 mld zł.

Wszystkie te wydatki finansowane są z Krajowego Funduszu Drogowego. To nasze podstawowe źródło realizacji programu budowy dróg krajowych. To źródło posiada swoje stałe i okresowe wpływy finansowe. Oparte jest na wpływach przede wszystkim z opłaty paliwowej, z poboru opłat za przejazd drogami krajowymi oraz z innych wpływów z opłat drogowych, grzywien, kar, wpływów z dzierżawy MOP-ów. Jeśli natomiast chodzi o wpływy okresowe, są to refundacje z funduszy Unii Europejskiej, kredyty międzynarodowych instytucji finansowych i obligacje emitowane przez Bank Gospodarstwa Krajowego na rzecz KFD.

Zewnętrzne źródła finansowania, malejące znaczenie refundacji UE… Drogi w tej perspektywie finansowej otrzymują znacząco mniejszą ilość środków, natomiast pojawiają się również źródła, które do tej pory były dla nas mniej dostępne, a ku naszemu zaskoczeniu korzystamy z nich w większej ilości. Mówię o funduszach CEF-owskich związanych przede wszystkim z tzw. mobilnością wojskową. Jeśli chodzi o kredyty międzynarodowych instytucji finansowych, naszym podstawowym bankiem – współpra-

cującym od wielu lat – jest Europejski Bank Inwestycyjny. Tę współpracę prowadzimy od 1991 r. i za każdym razem, gdy środki europejskie wykorzystujemy na projekt, pozostałe źródła finansowania budujemy przede wszystkim w oparciu o Europejski Bank Inwestycyjny, a dopiero w ostatniej kolejności w oparciu o emisje obligacji przez Bank Gospodarstwa Krajowego.

Na kolejnym slajdzie przedstawiamy absorpcję środków europejskich w ramach programu, środki z dwóch perspektyw UE: perspektywy 2014 i 2020. Łączna kwota alokowana na projekty GDDKiA to ponad 9,8 mld euro. Złożono 84 wnioski o dofinansowanie. Podpisaliśmy również 84 umowy o dofinansowanie i z tego tytułu KFD zostało zasilone kwotą refundacji w wysokości prawie 43 mld zł.

Fundusz, z którym w tej chwili łączymy duże oczekiwania, to fundusz Connecting Europe Facility, „Łącząc Europę". W priorytetach sektora transportowego do tej pory finansował drogowe projekty transgraniczne, w ograniczonej wysokości nadal koncentrując się na drogowych projektach transgranicznych. Fundusz jest dostępny dla dróg szerzej, niż zakładaliśmy. Realizujemy współpracę z CEF-em przez szereg projektów transgranicznych: na połączeniach ze Słowacją, na połączeniach z Ukrainą oraz na połączeniach z Litwą.

W pierwszej kolejności w perspektywie lat 2014-2020 był to projekt S61: Szczuczyn – Budzisko. Całkowita wartość projektu to ponad 3 mld zł, z dofinansowaniem UE wynoszącym ponad 1,6 mld zł.

Przechodzę do następnego slajdu, bo chcę skończyć o CEF-ie. W perspektywie lat 2021-2027 realizujemy dwa projekty i złożyliśmy jeszcze trzeci projekt. Chodzi o pierwszy projekt transgraniczny, jeśli chodzi o współpracę ze Słowacją, czyli realizację priorytetu Via Carpatia na odcinku transgranicznym. Po stronie polskiej to odcinek przygraniczny, po stronie słowackiej prace dokumentacyjne do realizacji odcinka od granicy państwa w kierunku południowym. To 326 mln euro. W trzecim konkursie złożyliśmy i otrzymaliśmy dofinansowanie na projekt S12. To jest odcinek przygraniczny od MOP-u „Teosin" do granicy państwa. To projekt wspólny. Po stronie ukraińskiej realizowana będzie budowa parkingów dla ruchu ciężarowego w trzech lokalizacjach przygranicznych. Jeśli chodzi natomiast o ostatni projekt, jaki składamy w CEF-ie, to w tej chwili złożony został wniosek na budowę odcinka granicznego S17 – też na połączeniu z Ukrainą.

Jeśli chodzi o perspektywę 2021-2027, nasze podstawowe źródło to „Fundusze europejskie na infrastrukturę klimat, środowisko", program FEnIKS. W tym programie mamy udostępnione ok. 17 mld zł. Złożono sześć wniosków o dofinansowanie: drogi ekspresowej S7, S1, autostrady A2, budowy obwodnicy Oświęcimia, drogi ekspresowej S61 i budowy obwodnicy Poręby i Zawiercia. Podpisano już dwie umowy dofinansowania: na drogę ekspresową S7 i drogę ekspresową S1.

Na kolejnych slajdach będę omawiał w taki sposób, który będzie chyba bardziej przystępny, niż robiliśmy to do tej pory: ciąg po ciągu, wszystkie autostrady i drogi ekspresowe. Chciałbym powiedzieć o tym, co zostało już zrealizowane, o tym, co w przygotowaniu, co w budowie i kiedy jest planowane zakończenie realizacji całego ciągu.

Chyba najłatwiejszy jest początek. Budowa autostrady A1 na całym ciągu jest oczywiście zakończona. Ponad 566 km jest w eksploatacji, natomiast w przygotowaniu mamy odcinek, o którym mówił pan minister: dobudowa trzeciego pasa na odcinku pomiędzy Włocławkiem a Toruniem. Jest to spowodowane przyłączeniem drogi ekspresowej S10 we Włocławku i skierowaniem części ruchu z tej drogi w kierunku północnym na odcinku autostrady, który z tego powodu będzie wymagał poszerzenia.

Autostrada A2 i droga ekspresowa S2 na przejściu przez Warszawę… W eksploatacji mamy prawie 455 km tej drogi, w budowie ponad 100 km autostrady A2, w przygotowaniu 32 km, jeśli chodzi o budowę fragmentu przygranicznego, już na samym końcu terytorium naszego kraju, oraz 92,4 km. To jest też przygotowywany projekt rozbudowy autostrady A2 między Łodzią a Warszawą do szerokości trzeciego i czwartego pasa w okolicach Warszawy.

Autostrada A4. W eksploatacji jest 670 km, w przygotowaniu – jak wskazaliśmy wcześniej – jest 456 km odcinków, na których autostrada będzie rozbudowywana o kolejny pas lub kolejne pasy. To jest odcinek od Legnicy przez Wrocław, Katowice, Kra-

ków do Tarnowa. Na całym tym odcinku planowana jest rozbudowa trzeciego pasa. Przy okazji wskazaliśmy tutaj krótki odcinek autostrady A18. W eksploatacji jest już cały ten 70-kilometrowy odcinek.

Jeśli chodzi o drogę ekspresową S6, w eksploatacji mamy 28 km… Przepraszam. Autostrada A8 to 28 km tego krótkiego odcinka autostradowego, natomiast pozostałe fragmenty to droga ekspresowa S6: 216 km w eksploatacji, w budowie 127 km, w przygotowaniu 47 km. Oddanie całego ciągu do ruchu, bo to już jest ciąg mniej kompletny, to jest 2031 r. Przy autostradzie A2 – nie powiedziałem o tym – cały ciąg będzie oddany do ruchu w 2028 r.

Warszawska obwodnica aglomeracyjna składająca się z autostrady A50 i drogi ekspresowej S50, zamykająca drugi ring wokół aglomeracji warszawskiej… Cały ten projekt jest w przygotowaniu. To jest łącznie 262 km o bardzo dużej wartości. Oddanie całego ciągu do ruchu jest planowane ok. 2036 r. To jest ten projekt, który wykroczy nam poza perspektywę finansową programu. Perspektywa programu to 2030 r. plus jeszcze trzy lata, czyli 2033 r.

Droga ekspresowa S1, łącząca Pyrzowice z południową granicą państwa, to ponad 83 km w eksploatacji, 55 km w budowie. Oddanie pełnego ciągu do ruchu to 2025 r., więc już bardzo szybko.

W ciągu drogi ekspresowej S3, dostępnej na bardzo długim odcinku ponad 405 km, w budowie zostały dwa odcinki o łącznej długości 49 km: Świnoujście – Troszyn oraz odcinek tunelowy na południu Polski w okolicach Kamiennej Góry. Zakończenie budowy całego ciągu to 2024 r.

Droga ekspresowa S5 to 347 km w eksploatacji, 150 km w przygotowaniu. Pełny ciąg zostanie oddany do ruchu w 2032 r. Ostatni z tych odcinków to będą odcinki dochodzące do drogi ekspresowej S7.

Droga ekspresowa S7 i przy okazji S22, odcinek od Elbląga do granicy z Federacją Rosyjską, to 52 km w eksploatacji już od dłuższego czasu, natomiast ciąg ekspresowy S7 to zakończone 543 km, w budowie prawie 100 km łącznie z obwodnicą trójmiejską, odcinkiem podwarszawskim i jeszcze małopolskimi odcinkami. W przygotowaniu jest 48 km tej trasy. To jest już przygraniczny odcinek do Chyżnego. Zakończenie ciągu? W 2032 r.

Droga ekspresowa S8 to 548 km tej drogi w eksploatacji, w budowie 32 km, w przetargu 31 km, w przygotowaniu 68 km. Pełne zakończenie ciągu to 2033 r. Odcinki dolnośląskie, ostatnio dodane do tego ciągu… Trwa tam teraz ta największa aktywność w realizacji i przygotowaniu drogi ekspresowej S8.

Droga ekspresowa S10: eksploatacja 55 km, w budowie 50 km, w przetargu 113 km, w przygotowaniu 171 km. Cały ciąg zostanie zakończony w 2032 r. Będzie on stanowił bardzo wartościowe uzupełnienie sieci łączącej Szczecin z aglomeracją w centrum Polski odciążające autostradę A2.

Droga ekspresowa S11: w eksploatacji 157,5 km, w budowie 37 km, w przetargu 55 km, w przygotowaniu 304 km. Pełny ciąg będzie oddany do ruchu w 2030 r. Oczywiście będzie otwierał centralne Pomorze i łączył tereny zachodnio-centralnej Polski z aglomeracją śląsko-katowicką i wybrzeżem.

Droga ekspresowa S12 i przy okazji S14… S14, obwodnica Łodzi, została zakończona i oddana do ruchu. To prawie pełne 40 km. Droga ekspresowa S12 to 45 km w eksploatacji, 67 km w budowie, 30 km w przetargu, 210 km w przygotowaniu. Oddanie pełnego ciągu do ruchu to 2034 r. Już wybrane niewielkie fragmenty też wykraczają poza perspektywę realizacji programu.

Droga ekspresowa S16 i przy okazji S51… S16 to 21 km w eksploatacji, 13 km w budowie, 38 km w przetargu. W przygotowaniu jest 146 km przez bardzo wrażliwy teren Pojezierza Mazurskiego. Planowane otwarcie pełnego ciągu to 2037 r. Ten rok jest tak odległy właśnie w związku z bardzo trudnym terenem, przez który fragmenty tej drogi ekspresowej będą przechodzić.

Droga ekspresowa S17 to 156 km w eksploatacji – bardzo ważne połączenie Warszawy z Lublinem – 45 km w przetargu, 34 km w przygotowaniu. Odcinki w kierunku

ukraińskim będą objęte również europejskim, CEF-owym finansowaniem. Oddanie pełnego ciągu to 2031 r.

Droga ekspresowa S19 to funkcjonujące odcinki pomiędzy Rzeszowem i Lublinem, ponad 172 km, w budowie 275 km, w przetargu 45 km, w przygotowaniu 72 km. Cały ciąg zostanie oddany do ruchu w 2030 r. Tutaj również w realizacji jest transgraniczny projekt CEF-owski, ze Słowacją.

Droga ekspresowa S52. W eksploatacji mamy 37 km tej drogi, w budowie 12 km, w przygotowaniu 63 km. To jest Beskidzka Droga Integracyjna. Na obecnym etapie prowadzone są prace geologiczne. Mamy nadzieję, że zostaną bardzo sprawnie przeprowadzone, żeby już móc wejść do fazy przetargu i realizacji w systemie „zaprojektuj i wybuduj". 2031 r. to jest planowane zakończenie realizacji na tym ciągu.

Droga ekspresowa S61, tzw. Via Baltica i bardzo istotne połączenie transgraniczne i transeuropejskie z Litwą i krajami bałtyckimi. W eksploatacji są już praktycznie wszystkie fragmenty tej drogi: 194 km. Pozostał jeden odcinek obwodnicy Łomży z mostem przez Narew. To planowane do oddania do ruchu już w tym roku ok. 20 km, jeszcze na zasadach przejezdności, ale już w tym roku w zasadzie cały ciąg będzie drożny dla ruchu ciężarowego i będzie stanowił również odciążenie dla drogi ekspresowej S8. Dzisiaj ciężarówki za bardzo nie mogą legalnie przejechać przez Łomżę.

Droga ekspresowa S74 to 7 km w eksploatacji, 103 km w budowie, 95 km w przygotowaniu. Oddanie ciągu do ruchu to 2030 r. Na tym ciągu zakładane są dosyć sprawne prace przygotowawcze i planowana realizacja.

To są wszystkie drogi ekspresowe, natomiast program – z tytułu tego, że obejmuje również kontynuację zadań, które były ujęte w poprzednim programie – zawiera trzy bardzo istotne odcinki przebudowy dróg krajowych. Budowa DK75 pomiędzy Brzeskiem a Nowym Sączem… Pierwszy etap to budowa łącznika brzeskiego. Jest w realizacji. Planowane oddanie do ruchu: w tym roku, pod koniec tego roku. Drugi odcinek, od Brzeska do Nowego Sącza, to odcinek bardzo kontrowersyjny, wywołujący bardzo dużo społecznych komentarzy i uwag. W przygotowaniu jest 47 km. Planowana data oddania to listopad 2032 r.

Druga taka droga, która jest przebudowywana w ramach programu budowy dróg, to DK25 na odcinku Ostrów Wielkopolski – Kalisz – Konin, z wyłączeniem obwodnicy Kalisza. Na tym odcinku z dużą intensywnością prowadzone są prace przygotowawcze. Planowane daty oddania do użytkowania to na różnych odcinkach 2028 r. i 2029 r.

Przebudowa DK94 i DK36 na Dolnym Śląsku, połączenie Wrocławia z Lublinem równoległe do autostrady A4… Tak naprawdę jest to na początku prac przygotowawczych. Planowane oddanie do ruchu to 2032 r.

W ramach zadań kontynuowanych w ramach programu realizowane są również budowy obwodnic. Obwodnica Ostrowca Świętokrzyskiego jest w realizacji. Rok 2024 r. to oddanie. Obwodnica Kołbieli jest w realizacji. Oddanie to 2025 r. Obwodnica Morawicy i Woli Morawickiej jest w realizacji do 2026 r. Obwodnica Poręby i Zawiercia jest w realizacji. Oddanie to 2025 r. Obwodnica Zabierzowa również jest w realizacji. Oddanie będzie w 2027 r. Oddanie obwodnicy Sępólna Krajeńskiego i Kamienia Krajeńskiego: drugiej z tych obwodnic w 2027 r., pierwszej w 2028 r. Są na etapie przetargu. Obwodnica Zatora jest na etapie przetargu. Oddanie będzie w 2026 r. Poręba i Zawiercie na odcinku przechodzącym przez Zawiercie… Oddanie w 2027 r. Obwodnica Radomska jest w przygotowaniu i jest to 2029 r. Obwodnica Łochowa jest również w przygotowaniu. To 2030 r.

Szanowni państwo, tak wygląda realizacja „Rządowego programu budowy dróg krajowych" na chwilę obecną. Wszystkie szczegółowe informacje o poszczególnych odcinkach posiadamy, jesteśmy w ich dyspozycji i z pomocą GDDKiA możemy odpowiedzieć na wszystkie szczegółowe pytania. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie ministrze, to jest, jak rozumiem, komplet informacji. Bardzo dziękuję. Mam taką refleksję, że nowy sposób prezentacji jest zdecydowanie bardziej czytelny od tego, co mieliśmy do tej pory. Pozwala ująć inwestycje liniowe, jakimi są drogi, w bardzo zharmonizowany i czytelny sposób. Dziękuję bardzo za tę naprawdę dobrą zmianę.

Przystępujemy do dyskusji. Pierwszy zapisał się pan poseł…

Poseł Aleksander Mikołaj Mrówczyński (PiS):

Po co te uwagi, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Rozumiem, że doskonale już było i teraz nie może być lepiej. Tak? Dziękuję, panie ministrze, naprawdę dziękuję. To naprawdę dobra zmiana.

Pierwszy zapisał się pan poseł Truskolaski. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, nie chciałbym powtarzać, bo rzeczywiście w województwie podlaskim realizowanych jest wiele inwestycji w drogi ekspresowe, ale nie została tu wspomniana jedna inwestycja, która jest bardzo ważna z transgranicznego punktu widzenia, ale również z punktu widzenia mieszkańców: droga śmierci, S8 między Białymstokiem a Augustowem. Jest to inwestycja niesamowicie potrzebna. Pod koniec poprzednich rządów została ona wpisana do krajowego programu budowy dróg krajowych i autostrad.

Chciałbym się zapytać – tylko proszę o konkrety – kiedy zostaną rozpoczęte prace na tej trasie. Wiemy, że teoretycznie rywalizuje ona z trasą S16 między Białymstokiem a Ełkiem, ale to żadna rywalizacja. Tak naprawdę te dwie drogi są bardzo istotne dla województwa podlaskiego, ale również dla Polski. Te dwie drogi powinny powstać. Proszę więc o informację, na jakim etapie jest realizacja drogi między Białymstokiem a Augustowem. Podkreślę to jeszcze raz: jest bardzo ważna dla mieszkańców województwa podlaskiego, ale również dla mieszkańców Polski. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle.

Pan poseł Rafał Kasprzyk. Panie przewodniczący, bardzo proszę.

Poseł Rafał Kasprzyk (Polska2050-TD):

Szanowny panie przewodniczący, szanowna Komisjo, panie ministrze, bardzo cieszy postęp prac i plan oddawania odcinków drogowych dróg krajowych, autostrad i dróg szybkiego ruchu, ekspresowych, jednak w pana prezentacji zauważyłem, że pewne województwo odstaje tutaj od standardu dróg oddanych do użytkowania. Jest to województwo świętokrzyskie. Pana informacja dotyczy budowy drogi S74, gdzie w użytkowaniu dzisiaj jest tylko 7 km drogi. To pokazuje nam stan absolutnego wykluczenia komunikacyjnego województwa świętokrzyskiego, a jak nałożymy na to kolej, o której pewnie będziemy mówić przy innej okazji, będziemy mieli cały obraz dramatu tego dosyć rozległego województwa.

Chciałbym może tylko przypomnieć i zapytać, czy są plany rozbudowy drogi S73 do Rzeszowa, S78 w kierunku Kielce – Śląsk, DK9. Prace są prowadzone na północy województwa. Obwodnica Ostrowca Świętokrzyskiego, jak rozumiem, jest chyba w trakcie uzgadniania ZRID-u i zobaczymy, w którym kierunku pójdzie budowa. Nie wiem, czy tam są już zagwarantowane finanse na budowę tej obwodnicy. To też jest pytanie, czy rzeczywiście tak jest.

Mam natomiast pytanie i wniosek, który składali nie tylko mieszkańcy Kielc, w zasadzie nie tylko z powiatu kieleckiego, ale i województwa świętokrzyskiego, o pilną konieczność budowy wschodniej obwodnicy Kielc, partycypacji i sfinansowania tej inwestycji, przeprowadzenie jej przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad jako jedyny podmiot, który ma doświadczenie w realizacji tak dużej inwestycji. Z uwagi na absolutnie tragiczny stan finansów nie tylko województwa świętokrzyskiego, ale i samego miasta Kielce, i zadłużenia na poziomie 1,2 mld zł miasto Kielce nie jest w stanie wygenerować środków niezbędnych do przeprowadzenia tej inwestycji choćby w etapach, częściach. Dlatego chciałem też zapytać, panie ministrze, i złożyć tutaj prośbę od wielu tysięcy mieszkańców o to, żeby ująć wschodnią obwodnicę Kielc w planach inwestycyjnych Ministerstwa Infrastruktury. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle.

O zabranie głosu poproszę panią posłankę Agatę Wojtyszek. Bardzo proszę.

Poseł Agata Wojtyszek (PiS):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Najpierw odniosę się do wypowiedzi pana posła Kasprzyka. Jeśli chodzi o drogę S74, pragnę przypomnieć, że w 2016 r. w Świętokrzyskim Urzędzie Wojewódzkim przeze mnie jako ówczesną wojewodę zostało zorganizowane spotkanie i to na tym spotkaniu podjęta została decyzja przez generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad w porozumieniu z ministrem infrastruktury o odblokowaniu prac przygotowawczych, które właśnie państwo z rządu Platformy Obywatelskiej i PSL-u zablokowaliście na wiele lat. Od tamtego czasu proces inwestycyjny jest długi. Chcę podziękować, że dziś właściwie na całym odcinku prace trwają albo są w przygotowaniu i cały odcinek tej drogi tak naprawdę jest w budowie. Za to bardzo dziękuję.

Mam pytania dotyczące obwodnicy Ostrowca Świętokrzyskiego. Czy jest już złożony wniosek do wojewody świętokrzyskiego o wydanie decyzji ZRID na tzw. dużą obwodnicę Ostrowca Świętokrzyskiego? Mam nadzieję, że ta decyzja, która kosztowała dużo środków finansowych i dużo czasu, zostanie zachowana i ta obwodnica zostanie przygotowana. Czy dwujezdniowy wariant jest jeszcze możliwy do zaprojektowania, czy tylko jednojezdniowy?

Drugie pytanie dotyczy obwodnicy Starachowic. Wiem, że wariant został już wybrany, ale ostatnio w regionie, szczególnie w powiecie starachowickim, słyszy się wiele uwag dotyczących działań samorządów i zmiany tego przebiegu. Czy to jest jeszcze brane pod uwagę, czy temat jest już zamknięty?

Ostatnie pytanie dotyczy obwodnicy Wąchocka. Ta obwodnica ma zostać wykonana zgodnie z planem do kwietnia 2025 r. Codziennie tam jeżdżę i mam trochę wątpliwości, czy termin zostanie zachowany. Czy tu wszystko idzie zgodnie z planem? Ja tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Do sprostowania wyrywa się pan poseł Kasprzyk. Panie pośle, jedno zdanie.

Poseł Rafał Kasprzyk (Polska2050-TD):

Jeśli można, panie przewodniczący, dwa, a tak naprawdę trzy zdania.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Nadużywa pan mojej cierpliwości, ale proszę szybko kończyć.

Poseł Rafał Kasprzyk (Polska2050-TD):

Oczywiście, tak jest. Ad vocem, pani poseł informuję panią, że nie byłem w rządzie ani przez ostatnie osiem lat, ani przez jeszcze poprzednie osiem lat. To po pierwsze. Takie komentarze, jakie pani mówi, nie posuną nas do przodu ani o krok w realizacji inwestycji wschodniej obwodnicy Kielc, tak ważnej dla miasta Kielce i dla województwa świętokrzyskiego. Mówię jako mieszkaniec Kielc, jako poseł reprezentujący tę ziemię, że ta obwodnica jest potrzebna, i stąd zwracałem uwagę na tę ważną rzecz.

Jeśli chodzi natomiast o…

Poseł Agata Wojtyszek (PiS):

Z tym się absolutnie zgadzam, pełna zgoda.

Poseł Rafał Kasprzyk (Polska2050-TD):

Jeśli tylko mogę szybko, bo pan przewodniczący prosił o zwięzłość: obwodnica Ostrowca. Chciałem pani przypomnieć, że również na posiedzeniach Parlamentarnego Zespołu ds. Rozwoju Regionu Świętokrzyskiego spotykaliśmy się z mieszkańcami, z samorządowcami, którzy tej obwodnicy nie widzieli jako słusznie realizowanej przez państwo. Mieli państwo osiem lat, żeby ją zrealizować. Szybko podpisali państwo umowę, pan Adamczyk bardzo szybko osobiście podpisał umowę, rok czy dwa lata przed wyborami. Wydaliście 8,5 mln zł, których tak naprawdę nikt z mieszkańców tej obwodnicy nie chce, i teraz trzeba będzie, nie wiem, podejmować bardzo trudne decyzje, co dalej i…

Poseł Agata Wojtyszek (PiS):

Nie rozumiem, na jakiej podstawie mówi pan „nikt”, bo chyba takich badań…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję za to sprostowanie.

Kolejna zapisała się do dyskusji pani posłanka Magdalena Kołodziejczak. Bardzo proszę, pani posłanko.

Poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Panie ministrze, panie przewodniczący, szanowni państwo, program, który przedstawił pan minister, rzeczywiście jest imponujący, ale to nic dziwnego, ponieważ drogi, jak wiemy, to krwioobieg każdego państwa i wszyscy chcielibyśmy jeździć po bezpiecznych i wygodnych drogach. Chciałam natomiast zwrócić uwagę na dwie rzeczy. Mianowicie obwodnica Trójmiasta, Gdańska, do której w tej chwili włącza się A1, a także droga szybkiego ruchu S7, powoduje, że w tej chwili natężenie ruchu w okresie letnim…

Poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Szanowni państwo, bardzo proszę o umożliwienie pani poseł zadania pytania.

Poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Mamy natężenie ruchu na dobę wynoszące 105 tys. pojazdów. W związku z powyższym, mam pełną świadomość tego, że proces będzie trwał długo, ale chciałam zaproponować czy poddać pod rozwagę możliwość rozpoczęcia prac związanych z przygotowaniem dokumentacji – a wcześniej koncepcji, wiadomo, decyzji środowiskowej – na budowę trzeciego pasa obwodnicy Trójmiasta, ponieważ, jak wszyscy wiemy, projektowanie to jest okres wielu, wielu lat, a temat nabrzmiewa i niebawem pewnie będzie tam sytuacja absolutnie dramatyczna. Ta droga w zasadzie staje się już wewnętrzną drogą trójmiejską.

O drugiej kwestii rozmawiałam z panem ministrem, ale chciałabym jednak tutaj też głośno wyrazić swoją ogromną prośbę o to, żeby na podstawie już opracowanej koncepcji i decyzji środowiskowej przystąpić do wykonywania dokumentacji na węzeł Straszyn. Jest to miejsce, gdzie będą się włączały drogi wojewódzkie i obwodnica do obwodnicy metropolitalnej. W tej chwili, proszę państwa, jest taka sytuacja, że miejscowość niezbyt duża, bo licząca ok. 7 tys. mieszkańców, jest beneficjentem ruchu z wielu kierunków. Nie będę tu opowiadała o szczegółach, bo ten temat jest dosyć znany, ale jest uprzejma prośba z tego miejsca w imieniu wielu tysięcy mieszkańców, żeby na podstawie posiadanej koncepcji i decyzji środowiskowej przystąpić do dokumentacji, żeby już nie tracić czasu. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

O zabranie głosu bardzo proszę panią posłankę Karolinę Pawliczak.

Poseł Karolina Pawliczak (KO):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, panie przewodniczący, bardzo dziękuję też, że ten ważny temat jest dzisiaj przedmiotem obrad Komisji. Niezmiennie pytam o obwodnicę miasta Kalisza w ciągu drogi DK25. Mówię „niezmiennie”, bo w poprzedniej kadencji wiele się miało wydarzyć, a jeszcze wcześniej, czyli w ciągu ośmiu lat, PiS niewiele w tej sprawie zrobił. Przypomnę, z naszego regionu, z naszego okręgu było aż pięciu ministrów. Zero skuteczności, brak działania w tej sprawie.

Teraz tak – w 2020 r. był w Kaliszu ówczesny wiceminister Weber, gwarantowano rozpoczęcie budowy tej obwodnicy. W 2024 r. miała być wkopana, można powiedzieć, pierwsza łopata. Podpisano nawet program inwestycyjny, który gwarantował środki na tę inwestycję, i na tym się skończyło. Z tego, co wiemy, obecnie w procesie jest wydawanie decyzji środowiskowej. Wspomnę również o tym, że jest duży spór pomiędzy dwoma samorządami, czyli samorządem Nowych Skalmierzyc i samorządem miasta Kalisza, właśnie w kwestii wyboru wariantu przebiegu tej obwodnicy. Warto też podkreślić, że został już wybrany najlepszy wariant. To jest wariant nr 6, który wskazała Komisja Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych. Wariant ten został natomiast zmieniony w ciągu kilku tygodni po jego zatwierdzeniu.

Dlatego chciałabym zapytać, panie ministrze, panie dyrektorze, w jakim obszarze, w jakim zakresie wydawana jest obecnie decyzja środowiskowa i odnośnie do którego wariantu. Na jakim etapie dzisiaj jesteśmy i kiedy konkretnie rozpocznie się wreszcie realizacja tej bardzo ważnej dla naszego regionu, dla południowej Wielkopolski, inwestycji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Poproszę teraz o zabranie głosu pana posła Rafała Siemaszko. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Rafał Siemaszko (KO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, Wysoka Komisjo, chciałbym wspomnieć o czymś, co tutaj nie wybrzmiało, czyli o Drodze Czerwonej, bardzo ważnej dla naszego kraju, dla Gdyni, dla rozwoju naszego portu. To jest bardzo ważne, ponieważ stanowi główny szlak transportowy towarów wpływających, jak i wypływających z naszego kraju. Zapewnienie dobrego transportu do portu, czyli do miejsca, które przynosi nam miliardowe zyski, jest więc tutaj bardzo ważne. Aktualnie ruch odbywa się drogą powiatową, Estakadą Kwiatkowskiego, która jest w bardzo złym stanie. Ona jest co chwilę remontowana. Jest naprawdę bardzo słaba. Nie wiadomo, przy jakiejś katastrofie może się okazać, że droga do gdyńskiego portu zostanie zablokowana, a, jak wiemy, port gdyński to chyba jedyny port, do którego nie prowadzi droga krajowa. Dlatego, panie ministrze, apeluję do pana, aby wpisać Drogę Czerwoną do „Rządowego programu budowy dróg krajowych". Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle.

O zabranie głosu bardzo proszę pana posła Kamila Wnuka. Panie pośle, bardzo proszę.

Poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Dziękuję, panie przewodniczący, za udzielenie głosu i serdecznie dziękuję za temat, który jest poruszany dzisiaj, na dzisiejszej Komisji, ponieważ uważam, że to jest bardzo ważna sprawa. Od razu jest moja propozycja i apel – oczywiście na następnym posiedzeniu złożę też stosowny wniosek – żeby ten temat wracał co pół roku, abyśmy byli na bieżąco z sytuacją, jeżeli chodzi o drogi.

100 obwodnic i rozmach tych remontów wygląda imponująco: i finansowo, i pod względem ilości realizacji, natomiast szkopuł, jak to zwykle bywa, tkwi w szczegółach. Padły takie ładne słowa, że jak chodzi o drogi, to trzeba być ponad podziałami politycznymi, trzeba to robić po prostu dla wszystkich. Zgadzam się z tym. Drogi są ponad podziałami politycznymi, bo każdy z nas jeździ tymi samymi drogami i tak samo potrzebuje, żeby były bezpieczne, żeby były dobre i żeby prowadziły nas do celu, natomiast niestety poprzedni pan minister Adamczyk, tutaj też obecny, na szczęście dla Polski już nie minister, nie robił tego poza podziałami politycznymi, bo ewidentnie widać, że są miejsca, o których całkowicie zapomniał, no i niestety w planie, który tutaj jest, te miejsca są nadal nieuwzględnione. Dlatego mam kilka pytań z tym związanych.

Pierwsza kluczowa sprawa to jest wschodnia obwodnica GOP, czyli droga krajowa S1. W materiałach, które otrzymaliśmy, nie ma żadnej informacji. Przy prezentacji padła liczba kilometrów, natomiast nie padła informacja o dokładnej lokalizacji. Chodzi mi konkretnie o dwa punkty kluczowe dla regionu Zagłębia Dąbrowskiego, tzn. o remont drogi S1 na wysokości Jaworzna, Sosnowca i Dąbrowy Górniczej z uwzględnieniem dwóch węzłów: węzła Klimontów i węzła Sławków. Tam jest strefa przemysłowa i Euroterminal Sławków na miejscach, gdzie pracuje obecnie po obydwu stronach ok. 20-30 tys. ludzi, i jest tu wykluczenie komunikacyjne, ponieważ oni nie mają normalnego dojazdu, nie ma węzła, z którego mogą zjechać z tej trasy. Muszą jechać naokoło, niektórzy nawet 30 km, żeby dojechać do pracy. To moje pierwsze pytanie: Dlaczego tutaj nie jest to uwzględnione? Jeżeli jest, a nie zostało podane w materiałach, to proszę o taką informację.

Druga kwestia to – znowu odniosę się do pana ministra – przebudowa DK94 i DK86. Rzeczywiście powstała przebudowa DK94 na wysokości sklepu Makro w Sosnowcu, nato-

miast, znowu, zostało to zrobione częściowo, ponieważ jedna bariera została usunięta na drodze głównej, na drodze z północy do Katowic, natomiast druga już nie: na wysokości tzw. węzła Piotrkowska. Stąd też, na tak naprawdę najbardziej uczęszczanej drodze w Polsce, czyli na dojeździe do Katowic z północy, al. Roździeńskiego, czyli DK86, nadal jest bariera na wysokości węzła Piotrkowska. Mam pytanie: czy jest to uwzględnione na DK94? Jeżeli nie, to niezbędne jest DK94, węzeł Piotrkowska, i DK86, węzeł Będzińska, żeby to uczynić i uwzględnić w planie, ponieważ, tak jak powiedziałem, jest to główna droga dojazdowa do Katowic od północy i to jest droga, z której na dobę korzysta ok. 100 tys. mieszkańców aglomeracji śląsko-zagłębiowskiej.

Kolejna sprawa to też jest DK86, ale wyżej, na wysokości Będzina. Węzeł Będzin na DK86 to temat, o którym wcześniej było cały czas mówione, ale widzę, że niestety nie jest tutaj uwzględniony – przynajmniej w materiałach, które otrzymaliśmy. Dlaczego ten temat nie jest podany? Jeżeli nie, to proszę o uwzględnienie wszystkich tych trzech spraw w bieżącym planie działania.

Ostatni temat, który chciałem poruszyć, to śląska Drogowa Trasa Średnicowa. Zachodnia część tej drogi została wykonana i dzisiaj bardzo dobrze służy mieszkańcom Katowic, Gliwic i wszystkich miejscowości pomiędzy, natomiast wschodnia część nigdy nie powstała. Były trzy koncepcje realizacji. Na dzisiaj żadna z nich… Nie mamy nawet projektu. Chciałem zapytać, na jakim to jest etapie, na jakim etapie jest współpraca między samorządami a ministerstwem. Z mojej strony to tyle.

Aha, ostatnia sprawa. Jest wielka prośba do państwa, aby mapki, materiały, które mamy na prezentacji, członkowie Komisji Infrastruktury mogli otrzymać też w formie mailowej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Działamy ekspresowo. Przed chwilą mapki trafiły na państwa maile. Jeszcze raz dziękuję ministerstwu za przygotowanie niezwykle przejrzystych i konkretnych informacji.

O jednej tylko rzeczy państwa poinformuję. Nasze kolejne punkty to jest m.in. rozpatrzenie informacji na temat „Programu budowy 100 obwodnic”. Sądzę, że przynajmniej część pytań będzie właściwa w tamtym punkcie. Proszę na to uprzejmie zwracać uwagę, szanowni państwo.

Kolejna osoba to pani posłanka Żaneta Cwalina-Śliwowska. Bardzo proszę, pani posłanko, pani przewodnicząca, o zabranie głosu.

Poseł Żaneta Cwalina-Śliwowska (Polska2050-TD) – spoza składu Komisji:

Szanowna Komisjo, panie ministrze, panie dyrektorze, chciałam zwrócić uwagę może na problem lokalny, ale dotyczący dużej grupy społecznej. Otóż miasto Ostrołęka leży w trójkącie Białystok – Warszawa – Olsztyn, dokładnie na środku tego trójkąta. Właściwie wszystkie drogi omijają to miasto. To jest miasto, które się wyludnia, bo nie może się rozwinąć ze względu na wykluczenie komunikacyjne. Od Warszawy dzieli nas w linii prostej 120 km. Pociąg z Ostrołęki do Warszawy jedzie 2,5 godziny, w tym jest jedna przesiadka. Tu możemy więc mówić o dużym wykluczeniu komunikacyjnym. Co więcej, drogi S8 i S61 omijają Ostrołękę szerokim łukiem. Nie chcę komentować, dlaczego stało się tak, że miasto Łomża bardziej skorzystało na budowie tych dróg niż Ostrołęka i dzięki temu widać, jak prężnie rozwija się region łomżyński, natomiast bardzo ważne dla ostrołęczan jest zaprojektowanie i zrealizowanie dojazdu do drogi S61, która po prostu połączy nasze miasto z Warszawą i będzie to droga bezpieczna.

W tej chwili wygląda to tak, że ostrołęczanie korzystają z połączenia S61, S8 do Warszawy, ale do drogi S61 muszą dojeżdżać drogami gminnymi, gdzie poruszają się maszyny rolnicze, gdzie odbywa się też ruch zwierząt hodowlanych. To jest bardzo niebezpieczne. Oczywiście ostrołęczanie wybierają najbliższą drogę, która łączy Ostrołękę z S61. Tutaj zwróciłabym uwagę, że to jest priorytetowe, aby to rozwiązanie – ono chyba jest w fazie projektu, tak mi się wydaje – zrealizować jak najszybciej ze względu na bezpieczeństwo i na to, żeby powiat ostrołęcki i wszystkie przylegające powiaty mogły korzystać z tego rozwiązania i żeby to wykluczenie komunikacyjne nieco zniwelować.

Druga sprawa, z którą chciałabym się zwrócić do Wysokiej Komisji, to budowany w tej chwili most na rzece Narew w miejscowości Teodorowo obok Ostrołęki, który ma być częścią obwodnicy Ostrołęki. Ona oczywiście jest bardzo potrzebna i bardzo cieszymy się, że będzie powstawała, bo to odkorkuje miasto i skomunikuje je z miejscowościami nieopodal, ale ważne jest też to, żeby oprócz tej obwodnicy Ostrołęki skomunikować nas jednak z całym krajem i z regionami ościennymi. Dlatego bardzo ważne jest, żeby w trakcie budowy tego mostu i kiedy on powstanie, by był on użyteczny, czyli żeby mogli z niego korzystać także mieszkańcy powiatu. Dlatego zwracam uwagę, że konieczna jest szybka rozbudowa kilku dróg powiatowych, które będą łącznikami do tego mostu, aby z tego mostu mógł korzystać nie tylko ruch odbywający się na przyszłej obwodnicy Ostrołęki, ale także mieszkańcy powiatu łomżyńskiego, ostrołęckiego, makowskiego, które w drodze do Warszawy czy na Mazury będą korzystali właśnie z tych dróg powiatowych, lokalnych.

Dziękuję. Chciałabym, żeby odpowiedź wpłynęła na piśmie, jeżeli mogę mieć taką prośbę.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Mrówczyński, bardzo proszę.

Poseł Aleksander Mikołaj Mrówczyński (PiS):

Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca. Szkoda, że nie ma pana przewodniczącego, ale mam nadzieję, że dojdzie.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Zaraz przyjdzie.

Poseł Aleksander Mikołaj Mrówczyński (PiS):

Bardzo dziękuję za dzisiejsze posiedzenie, za temat. Tak jak wcześniej mówili moi przedmówcy, jest prośba o kontynuację, prośba o…

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Państwo posłowie, proszę.

Poseł Aleksander Mikołaj Mrówczyński (PiS):

…prośba o to, byśmy mogli te materiały otrzymywać, co jest bardzo istotne. Moje pytanie na samym początku, bo spóźniłem się ze względu na to, iż nie miałem połączenia, jest takie. Czy pan dyrektor przedstawiał w ramach 100 obwodnic obwodnicę Człuchowa?

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

100 obwodnic to jest drugi punkt.

Poseł Aleksander Mikołaj Mrówczyński (PiS):

Dobrze. Dziękuję bardzo. Czy będą kontynuowane obwodnice wzdłuż dróg wojewódzkich, obwodnice, które zaproponował rząd Prawa i Sprawiedliwości i które, że tak powiem, rzeczywiście są już w drodze tworzenia?

Kolejna sprawa. Jestem posłem trzeciej kadencji Komisji Infrastruktury. W pierwszej kadencji, a była to VIII kadencja Sejmu, przewodniczącymi byli koledzy posłowie z Prawa i Sprawiedliwości, drugim był pan poseł Paweł Olszewski z Koalicji Obywatelskiej. Jest prośba do pana przewodniczącego, żeby nie upolityczniać Komisji Infrastruktury, gdyż ona nie była polityczna bez względu na to, kto był przewodniczącym. Wycieczki takiego typu, że teraz może być tylko lepiej i piękniej, są nie na miejscu, tym bardziej że dyrekcja departamentu infrastruktury, departamentu dróg się nie zmieniła, a więc są to uwagi kąśliwe, złośliwe.

Głos z sali:

Prawdziwe!

Poseł Aleksander Mikołaj Mrówczyński (PiS):

Przestańcie, no przestańcie. Wiecie, co jest prawdziwe? To, że kontynuowane są zadania wymyślone przez rząd Zjednoczonej Prawicy i w tej chwili jedziecie na tlenie. 99 mld zł pieniędzy przekazanych dla samorządów, obwodnice, pomysły…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle, przepraszam.

Poseł Aleksander Mikołaj Mrówczyński (PiS):

Cały czas mi przeszkadzacie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przepraszam, panie pośle.

Poseł Aleksander Mikołaj Mrówczyński (PiS):

Realizujecie więc pomysły. Prośba: nie mówić, że było źle, że teraz będzie tylko lepiej, że „takie piękne mapki". Także były… Ja nie zacząłem, trzeba słuchać i uważać. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle, przepraszam. Przepraszam, panie pośle. Bardzo proszę dać panu posłowi przestrzeń do wypowiedzi.

Poseł Aleksander Mikołaj Mrówczyński (PiS):

Skończyłem, ale, panie przewodniczący, przeszkadzano mi.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo, panie pośle.

Kolejny do głosu zgłosił się pan przewodniczący Lamczyk. Bardzo proszę o zabranie głosu, wielce szanowny panie przewodniczący.

Poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, mam pytanie przekrojowe dotyczące elektromobilności na trasach TEN-T. Mam pytanie do pana ministra: w jaki sposób podchodzicie do nowej dyrektywy, która mówi o tym, że co 50 km ma być stacja ładowania samochodów elektrycznych, a co 100 km ma być wodorowa? To są nowe sprawy, ale czy uwzględniacie je już podczas projektowania, przynajmniej przy sieciach TEN-T? To jest coraz większy problem dla tych, którzy mają samochody elektryczne.

Też popieram posłów z Pomorza, mianowicie panią Magdalenę Kołodziejczak i pana Siemaszko, bo to są bardzo istotne sprawy, zarówno obwodnica, wjazdy do Straszyna czy Kowali, jak łopaty, o których mówi się cały czas. To jest właśnie problem wyjazdu z portów. Mówi się, że łopaty były już kilkakrotnie wbijane, ale praca nie ruszyła, chociaż były różne pomysły. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Bardzo proszę o zabranie głosu pana posła Horałę.

Poseł Marcin Horała (PiS):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Ja w uzupełnieniu głosów pana posła Lamczyka i pana posła Siemaszki. W odniesieniu do Drogi Czerwonej pan poseł Siemaszko bardzo dobrze zarysował potrzebę budowy tej drogi, a pan poseł Lamczyk może nie do końca precyzyjnie, bo jednak się zaczęło. Trwają prace nad studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowym, ale trwają w wyniku uruchomienia i przekazania środków z programu inwestycyjnego CPK.

Temat Drogi Czerwonej był przedmiotem, jednym z wątków, który pojawił się podczas posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej dotyczącego portów. Zapoznałem się z zapisem tego posiedzenia. Ze strony rządowej padały tam zapewnienia, że środki na budowę tej drogi – mówi się teraz o ok. 2 mld zł – są w budżecie. Wiemy, że w budżecie państwa ich nie ma, bo budżet jest uchwalany na ten rok i nie ma w nim

takiej pozycji. Z drugiej strony tej drogi nie ma też, oczywiście, w programie budowy dróg krajowych, czyli w wieloletnim planie finansowym. Chciałbym poprosić o doprecyzowanie przede wszystkim ze strony pana ministra jako członka kierownictwa resortu. Na tamtym akurat spotkaniu był obecny pan minister Marchewka. Czy to sformułowanie, że „są w budżecie", należy rozumieć w sposób następujący? Tu proszę o zweryfikowanie tych kilku zdań, które za chwilę powiem.

Otóż zgodnie z przyjętą w 2019 r. nowelizacją ustawy o portach i przystaniach morskich wprowadzono zasadę, że generalna dyrekcja może budować drogi krajowe łączące porty strategiczne o znaczeniu dla gospodarki państwa, a takim jest port w Gdyni, z systemem dróg krajowych w ramach miast na prawach powiatu nie tylko w standardzie drogi ekspresowej. Jak wiemy, generalna zasada jest taka, że w standardzie drogi krajowej jest to generalna dyrekcja, a w miastach na prawach powiatu drogę w niższym standardzie buduje i zarządza nią samorząd. Tu wprowadzony został wyjątek od zasady mówiącej, że generalna dyrekcja zarządza nie tylko w standardzie drogi ekspresowej. W uzasadnieniu do ustawy jest wyjaśnione, że chodzi właśnie o Drogę Czerwoną, a w ocenie skutków regulacji mowa jest o tym, że budowa Drogi Czerwonej będzie kosztowała budżet państwa… Już nie pamiętam ile, ale załóżmy, że to ok. 2 mld zł.

Czy w związku z tym deklarację pana ministra Marchewki – czy pan taką deklarację podtrzymuje? Że te środki są w budżecie, należy rozumieć tak, że jest to ze strony kierownictwa resortu deklaracja woli politycznej, że kiedy przyjdzie ten moment i obecny etap prac, czyli STEŚ, zostanie wykonany i w związku z tym środki, które teraz są, wyczerpią się i będzie potrzeba, żeby w budżecie państwa – bo nie w programie budowy dróg – wprost jako pozycja w budżecie państwa w dziale „Infrastruktura" znalazły się środki na dalsze prace, czyli projektowanie lub w trybie „projektuj i buduj" w zależności od tego, która wersja została wybrana… Czy kierownictwo resortu deklaruje, że na taki rok wpisze taką pozycję przy planowaniu budżetu państwa?

Drugie pytanie uzupełniające jest już bardziej do departamentu dróg czy do GDDKiA. Na jakim konkretnie etapie są obecnie prace nad STEŚ i kiedy można oczekiwać zakończenia etapu, który toczy się teraz? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

O zabranie głosu proszę panią przewodniczącą Krystynę Sibińską. Pani przewodnicząca, bardzo proszę.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, mam pytania, ale zanim zadam pytania, muszę odnieść się do wypowiedzi mojego poprzednika. Przypomnę tylko, że tak naprawdę to państwo konstruowaliście budżet na ten rok. My mieliśmy bardzo mało czasu przez to, że uparliście się, by przez dwa tygodnie kontynuować swoje rządy, które nic nie dały. I to pan, panie ministrze, jako pełnomocnik ds. CPK łączy projekt Drogi Czerwonej i powinien zadbać o to, żeby te pieniądze w budżecie były. Dziwi mnie teraz to pytanie i pana zdziwienie w tym temacie i w tym zakresie, więc tak naprawdę koledzy z Pomorza – pan też jest posłem z Pomorza – powinni skierować to pytanie do pana. Dlaczego nie zadbał pan o to, żeby te pieniądze znalazły się w budżecie? To pan powinien odpowiedzieć na pytanie, dlaczego tak się stało. To w temacie komentarza do wystąpienia mojego poprzednika.

Chciałabym natomiast zadać ogólne pytanie. Czy i, jeśli tak, kiedy jest planowana aktualizacja „Rządowego programu budowy dróg krajowych"? Myślę, że potrzebna byłaby aktualizacja, potrzebne byłyby dodatkowe konsultacje społeczne, bo w wypowiedziach wielu moich kolegów padają tezy, że nie zawsze i nie wszystko było planowane według potrzeb, czasami było to planowane według widzimisię jednego lub drugiego polityka poprzedniej władzy. Jest więc pytanie odnośnie do aktualizacji. Jak będziemy się do tego przygotowywać?

Po drugie wpadła tutaj informacja na temat A4. Muszę przyznać, że niedawno jechałam A4 i kolejny pas jest niezwykle konieczny i niezwykle potrzebny. Tam jest dużo różnych kolizji, wypadków. Nieustająco słyszy się, że na A4 ciągle coś się dzieje. Wiem,

że jest to w przygotowaniu, wiem, że to jest, tylko jest pytanie, co możemy zrobić, żeby to szło sprawniej. Oczywiście upominałabym się o zachodni odcinek, bo wydaje mi się, że on jest chyba w najgorszym stanie, bo to już chyba ta najstarsza infrastruktura.

Jak zobaczymy mapkę, nawet w tym wydaniu… Będę się o to nieustająco upominała. Proszę spojrzeć, szanowni państwo, jak bardzo brakuje mocnej nitki na części północno-zachodniej. Mówię tutaj o drodze nr 22. Jak bardzo przydałoby się, żeby była ona w większym… Wszystko wiem, pani dyrektor. Wiem, że ona jest projektowana, jest robiona, ale proszę zobaczyć, jak bardzo w tym szkielecie brakuje drogi nr 22. Jeśli więc jest możliwe zintensyfikowanie prac nad drogą nr 22, żeby te projekty przebiegały w taki sposób, że tam, gdzie możliwe jest maksymalne poszerzenie pasów w wariancie dwa na jeden itd., itd… Sam obrazek pokazuje, że jej tutaj brakuje.

Jeśli chodzi o szkielet dróg i ten punkt, to akurat tyle. Pozwolę sobie zadawać pytania w kwestii obwodnic również później, ale to w następnej turze. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Widziałem, że zgłaszał się pan poseł Marcin Horała. Jak rozumiem, chce powiedzieć, dlaczego w ośmiu budżetach przygotowanych przez rząd Prawa i Sprawiedliwości nie znalazły się pieniądze na Czerwoną Drogę. Bardzo proszę, panie ministrze.

Poseł Marcin Horała (PiS):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący i pani wiceprzewodnicząca. Otóż, szanowni państwo, rozumiem, że to jest, powiedzmy, naturalne u polityka, że kiedy nie ma pewnej wiedzy merytorycznej w danej sprawie, odwołuje się do ataku politycznego. Naprawdę nie warto w tej sprawie… Jak państwo słyszeli wcześniej wypowiedzi swoich własnych kolegów klubowych, którzy są z Pomorza, panuje tutaj zgoda, nie ma sporu politycznego wokół tej inwestycji. Naprawdę, po co ten spór wprowadzacie?

Wyjaśniając, choć dziwi mi się, że członkom prezydium Komisji Infrastruktury muszę to wyjaśniać, proces przygotowania…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

… **(12:11:36)**

Poseł Marcin Horała (PiS):

Proces przygotowania inwestycji ma swoje etapy. Obecnie inwestycja ta znajduje się na etapie STEŚ – studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego. Jednocześnie budżet państwa jest instrumentem planowania w perspektywie jednego roku i nie ma możliwości wpisywania do budżetu państwa wydatków na lata przyszłe. Wpisuje się wydatki na ten rok. Jeżeli więc teraz trwa etap studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego i na ten etap środki z programu inwestycyjnego CPK zostały zabezpieczone, to nie ma potrzeby, sensu, ani nawet możliwości prawnej wpisywania do budżetu środków na etap budowy, który będzie miał miejsce po zakończeniu obecnego etapu, a jeszcze w międzyczasie będzie etap projektowania.

O ile więc nie ma środków wpisanych w wieloletnim programie finansowym, o tyle programowanie budżetowe zawsze polega na tym, że się wpisuje do budżetu na następny rok. W roku bieżącym trwa STEŚ, stąd moje – niezwykle uprzejme i przecież bez żadnych politycznych ataków – pytanie, żeby sprecyzować deklarację pana ministra, czy deklaruje taką wolę polityczną. Jeżeli bardzo państwa interesuje, co było za poprzedniego rządu, to u mnie była taka wola polityczna i gdyby ten etap przyszedł, to takie środki do projektu budżetu zapewne zostałyby wpisane. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Bardzo dziękuję, panie pośle, chociaż wszyscy mamy poczucie, że w wielu przypadkach – ja też zaraz będę o tym mówił w kontekście Beskidzkiej Drogi Integracyjnej – było wiele słów. Niby była polityczna wola, ale w praktyce nic się nie działo.

Kolejna osoba, która zapisała się do dyskusji, to pan poseł Krzysztof Habura. Bardzo proszę o zabranie głosu, panie pośle.

Poseł Krzysztof Habura (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, szanowni państwo, jak czytamy w materiałach dostarczonych przez ministerstwo, jednym z bardzo istotnych priorytetów przy budowie dróg i modernizacji – oczywiście oprócz poprawy bezpieczeństwa – jest poprawa płynności ruchu zarówno w ujęciu makro, przepustowości sieci dróg krajowych, jak i w skali mikro, czyli redukcji korków i zatłoczenia miejscowości.

Właśnie z taką sytuacją braku przepustowości i z olbrzymią liczbą korków mamy do czynienia w Pabianicach. To jest miasto powiatowe w województwie łódzkim. Tam krzyżuje się droga DK70 z linią kolejową nr 14. Ta linia kolejowa oddziela od centrum bardzo dużą, kilkunastotysięczną dzielnicę miasta. W związku z faktem, że częstotliwość przejazdów kolejowych jest tam bardzo wysoka, a po uruchomieniu tunelu średnicowego w Łodzi i zwiększeniu liczby przejeżdżających pociągów Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej będzie jeszcze wyższa, te rogatki są zamykane co kilkanaście minut. Korki są kilkukilometrowe. Do Pabianic nie można ani wjechać, ani z nich wyjechać. Jest to droga, która prowadzi w kierunku Zgierza, która zresztą przede wszystkim rozdziela tę dzielnicę, gdzie ludzie dowożą dzieci do szkół, dojeżdżają do pracy i załatwiają szereg ważnych spraw, właśnie w centrum miasta. Władze Pabianic od wielu lat zabiegają o wybudowanie tam tunelu, co jest o tyle łatwiejsze, że tory są wyniesione kilka metrów w stosunku do poziomu drogi, zatem wybudowanie tunelu nie jest tam tak kłopotliwe, jak gdyby te dwie drogi – kolejowa i krajowa – były w jednym poziomie.

W tej chwili funkcjonuje ogłoszony przez PKP PLK projekt „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych, w tym ich przebudowa na skrzyżowania dwupoziomowe". Alokacja środków na ten projekt to 861 mln zł. Przygotowana była dokumentacja, ale GDDKiA nie przystąpiła do realizacji. Dokumentacja straciła swoją ważność, a to musi być dokumentacja wykonana przez generalną dyrekcję bądź przez PKP PLK.

Chciałem w imieniu 60 tys. mieszkańców, bo temat jest bardzo aktualny i bulwersujący mieszkańców, bo było wielu… Nie chcę dotykać wątku politycznego, ale pojawiało się wielu posłów poprzednich kadencji, którzy deklarowali, że spróbują wpłynąć w ministerstwie na pewne decyzje i olbrzymi problem mieszkańców Pabianic zostanie rozwiązany. Niestety nic się nie wydarzyło. Chciałem zatem zawnioskować o zgłoszenie przez GDDKiA wniosku o przebudowę tego skrzyżowania, czyli DK71 z linią kolejową nr 14, wniosku o skrzyżowanie dwupoziomowe właśnie do programu „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych, w tym ich przebudowa na skrzyżowania dwupoziomowe" bądź o zgłoszenie przedmiotowej inwestycji przez PKP PLK jako własnej propozycji i wykonanie tego w ramach własnego budżetu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle.

O zabranie głosu bardzo proszę panią posłankę Barbarę Oliwiecką. Bardzo proszę, pani posłanko.

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie, panie przewodniczący. Jedno pytanie o obwodnicę Kalisza już padło, ale rozumiem, że w drugim punkcie będzie można dopytać.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Tak, oczywiście.

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Teraz mam więc tylko pytanie o przebudowę DK25, która razem z obwodnicą stanowi solidny fragment korzystny dla Kalisza i Ostrowa. Odcinek Konin – Kokanin i, potem, Biskupice Ołoboczne – Ostrów Wielkopolski. Proszę mi powiedzieć, na czym ma polegać przebudowa tych dwóch odcinków. Czy to będą cztery pasy? Wydaje się to chyba niemożliwe. To jest moje pierwsze pytanie, a do obwodnicy wrócę w drugim punkcie. Dziękuję ślicznie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

O zabranie głosu poproszę panią posłankę Wioletę Tomczak. Pani przewodnicząca, bardzo proszę.

Poseł Wioleta Tomczak (Polska2050-TD) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, panie ministrze, państwo dyrektorowie, ja gościnnie u państwa, ale jako mieszkanka Pomorza nie mogłam zrezygnować z okazji i podbiję głos pana posła Siemaszko czy posła Lamczyka, jeżeli chodzi o Drogę Czerwoną. To jest 9-kilometrowy odcinek, który jest strategicznym odcinkiem dla budującego się czy będącego w planach portu zewnętrznego w Gdyni, który ma powstać w 2028 r. Bez niego Estakada Kwiatkowskiego, która jest głównym odcinkiem łączącym pewne dzielnice Gdyni z centrum i dalej, popadnie w całkowitą ruinę. Tam już bardzo niebezpiecznie jest jeździć tą drogą.

Proszę więc o zdopingowanie GDDKiA, o przeznaczenie środków i o potraktowanie tej inwestycji priorytetowo, a dodatkowo o pochylenie się nad inwestycją Via Maris, która mogłaby się równolegle rozwijać w tym obszarze, na naszym terytorium pomorskim, gdyńskim z tego względu, że przez osiem poprzednich lat nie była ona tak traktowana. Również samorząd województwa pomorskiego ma udać się do państwa w tej sprawie, ale bez rządowego wsparcia inwestycja może być przez kolejne lata w marzeniach mieszkańców Pomorza i nie tylko. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

O zabranie głosu bardzo proszę pana Jarosława Podsiadło.

Zastępca członka zespołu Unii Miasteczek Polski Jarosław Podsiadło:

Dzień dobry państwu. Dzień dobry szanowni panowie, panie i panowie posłowie, szanowny panie ministrze. Przyjechałem tutaj i chciałem zabrać głos także w imieniu samorządów północy i powiedzieć, nawiązać do kwestii, która wielokrotnie została poruszona, a mianowicie do Drogi Czerwonej. To, co zostało tutaj powiedziane, to jest jedna część. To, co chciałem powiedzieć, to rozwinięcie poruszonych kwestii, dlatego że one są niezwykle ważne.

Po pierwsze Droga Czerwona jest, jak powiedział pan poseł Rafał Siemaszko, jedyną… Do portu w Gdyni nie prowadzi droga krajowa. Jest to jedyny port o znaczeniu podstawowym, do którego nie prowadzi droga krajowa. To po pierwsze.

Po drugie, idąc dalej, budowa Drogi Czerwonej jest wypełnieniem naszych postanowień traktatowych dotyczących zarówno połączenia sieci bazowej, sieci TEN-T z drogami krajowymi, jak i tych dotyczących nacisku na oś. Dzisiaj port w Gdyni połączony jest drogą powiatową o nacisku 8,5 tony. Zgodnie z traktatem akcesyjnym oraz dyrektywą Parlamentu Europejskiego musi to być 11,5 tony na oś. To jest pierwsza sprawa.

Kolejną kwestią, na którą chciałem, skrótowo mówiąc, zwrócić uwagę, jest raport NIK-u. W 2017 r. Najwyższa Izba Kontroli w raporcie dotyczącym aktualnego stanu infrastruktury dostępowej do portu w Gdyni jasno określiła, że istniejący układ drogowy zagraża sprawnemu funkcjonowaniu portu.

Teraz pozwolę sobie odnieść się do tego, co padło też tutaj w dyskusji, a mianowicie do tego, jak wygląda cały ten proces. Jako samorządy północy z bardzo dużym zadowoleniem i nadzieją przyjęliśmy ustawę o polskich portach morskich, ale niestety później przez długie lata nic się nie działo. Ustawa została przyjęta, koniec. Po bodajże dwóch latach została podpisana umowa na wykonanie STEŚ. OK, bardzo cieszymy się, że STEŚ jest robiony, ale to, co budzi nasz bardzo wielki niepokój, to przyszłość finansowania tego przedsięwzięcia. Dlatego bardzo prosimy o to, żeby wpisać Drogę Czerwoną do „Rządowego programu budowy dróg krajowych". Jest ona ważna nie tylko ze względów gospodarczych, ale także i ze względu na obronność naszego kraju.

Co też podkreślono, ponieważ od wielu lat prowadziliśmy w tym temacie korespondencję z Ministerstwem Infrastruktury poprzednich dwóch kadencji, niestety bezskutecznie, w jednym z pism od szefa rodzajów sił zbrojnych, które otrzymaliśmy w odpowiedzi na nasze pismo, jasno podkreślił on, że zarówno Droga Czerwona, jak i droga Via Maris są drogami o znaczeniu kluczowym dla obronności naszego kraju, tym bardziej teraz, w obecnej sytuacji wojny na Ukrainie, gdzie wszyscy mieszkańcy widzą, jaką rolę

odgrywa port w Gdyni, oczywiście oprócz przewozu towarów, ludzi. Mam tu na myśli m. in. przewóz zboża.

Będę starał się skrócić to, co chciałem państwu przekazać. Mówimy dzisiaj… Droga ta nabiera znaczenia w jeszcze jednym momencie. Szwecja przystąpiła do NATO. Korytarz morski Gdynia – Karlskrona staje się jednym z najważniejszych korytarzy łączących port w Gdyni z portem NATO-wskim, jakim jest port w Karlskronie. Kończąc to, jak ważny jest to temat, jak ważny jest temat sieci TEN-T dla obronności naszego kraju, dodam, że o tym powiedziała m.in. komisarz europejska ds. transportu w czasie jednego ze swoich wystąpień, kiedy przedstawiała nowe regulacje sieci TEN-T m.in. dla poprawy zdolności infrastruktury w zakresie transportu wojskowego.

Mógłbym jeszcze bardzo dużo mówić o znaczeniu w rozwoju gospodarczym, o wzroście wpływów do budżetu, o nowych inwestycjach, jakimi są offshore, elektrownia jądrowa czy też to, o czym mówi się w ostatnim czasie na Pomorzu, czyli kopalnia odkrywkowa soli potasowej w powiecie puckim. Tych inwestycji jest więc cała masa. Myślę, że jest to najwyższy i ostatni czas, żeby po ponad 20 latach – tak sobie szybko policzyłem… no może nie w pełni, ale na pewno już zbliżamy się do tego – ten projekt nabrał rozpędu i został zrealizowany, bo wszyscy na to zasługują, a przede wszystkim zasługuje na to Polska. Tyle. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

O zabranie głosu proszę pana Adriana Furgalskiego. Panie prezesie, bardzo proszę.

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Dziękuję. Wysoka Komisjo, pierwsza sprawa… Nie wiem, czy takiego słowa można użyć. Nie pamiętam, czy chodzi o audyt, ale mniej więcej do tego sprowadzało się to, czego dokonano w ministerstwie. Pan minister mówił o tym w Sejmie. To program obwodnicowy. Konkluzje były takie, że lista podstawowa będzie realizowana, ale mimo dwukrotnych waloryzacji potrzebujemy dorzucić 8 mld zł. Czy podobna rzecz jest, albo będzie wykonywana odnośnie do programu budowy dróg krajowych?

Druga rzecz. Kiedy mówimy o tym, ile kilometrów generalna dyrekcja planuje oddać w tym roku, to jest to oczywiście mniejsza liczba w stosunku do roku ubiegłego: 175 km. Nie da się w każdym roku oddawać tyle samo, ale poprzednia dyrekcja mówiła, że oprócz różnych zjawisk były dwa powody. Nie było środków unijnych, więc była walka o te kontrakty, które się pojawiały, często firmy szły do KIO czy do sądu. Druga rzecz – i o tym mówi się od lat – to jest kwestia wydolności administracji wojewódzkiej w tym segmencie, jeżeli idzie o wydawanie pozwoleń. Odbiór prac to jest tak naprawdę po kilka osób w urzędzie, to są niskie zarobki. Czy została zrobiona mapa tych braków? Czy jest szansa, żeby przez to, że będzie kto miał pracować w urzędach, terminy mogły być dotrzymywane?

Trzecia rzecz. Jeżeli dobrze zrozumiałem wypowiedź pani minister Pełczyńskiej-Nałęcz, w ramach zmian do KPO – bo to i tak nie zostało zrealizowane – chcemy odłożyć wprowadzenie e-TOLL-u. Na KPO było zapisane 1440 km autostrad i dróg ekspresowych, ale była też obietnica, że każde kolejne nowe kilometry będą wchodzić z automatu. To bardzo ważna uwaga. Oczywiście nie dotyczy to samochodów osobowych, tylko ciężarowych. To jest odkładane, co oczywiście ma konsekwencje dla przewozów towarowych, które w Polsce padają, łącznie z PKP Cargo. Jak więc wygląda ta kwestia?

I dwie rzeczy na koniec dotyczą konkretnych inwestycji tutaj, w Warszawie. Mamy domknięty ring, jeżeli chodzi o Łódź. W tym roku domkniemy obwodnicę Krakowa wraz z dojściem S7, natomiast Warszawa cały czas ma dziurę po stronie wschodniej. Mamy chocholi taniec z decyzjami środowiskowymi, z odsyłaniem między oddziałami regionalnej do sądu, z zaskarżeniem itd. Czy jest jakaś szansa na to, żeby to przerwać? Wiem, że tam każdy przebieg to są protesty, ale wydaje się, że propozycja tunelu z 2015 r. budziła chyba najmniej protestów. Czy tutaj jest szansa na jakiś przełom?

Druga inwestycja warszawska to jest pytanie. Oczywiście biorąc pod uwagę kategorię dróg, mamy porozumienie dotyczące trasy N-S i tego, że to zostanie wybudowane przez miasto, na co ze względu na finanse raczej nie ma szans. Widzieliśmy S7, coraz szyb-

ciej dochodzi nam do Warszawy. Pewnie problem będzie z przejściem przez Warszawę, mimo że są tam proponowane tunele, ale jak w końcu to dojdzie do S8, do trasy Armii Krajowej, gdzie dziś jest ponad 200 tys. pojazdów na dobę, to ten ruch kompletnie zatka S8 i układ dróg krajowych. Czy są możliwe jakieś rozwiązania, żeby jednak generalna dyrekcja, państwo wzięło to na siebie i połączyło te odcinki S7 poprzez trasę N-S? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. To wszyscy państwo, którzy zgłosili się do zabrania głosu w tej części. Na koniec pozwolę sobie jeszcze zadać kilka pytań, bo były tutaj takie głosy, że cóż to za informacja, że poprzednie były dobre. Pragnę zwrócić uwagę, że budowa dróg to inwestycje liniowe, które wymagają szerszego spojrzenia. W mojej ocenie nowy sposób prezentacji wprowadza porządek i pewnego rodzaju szczegółową informację na temat tego, jak rzeczywiście wygląda i jak będzie wyglądał postęp w budowie danego korytarza transportowego, co jest niezwykle istotne, jeżeli chcemy w sposób kompetentny oceniać postępy w realizacji programu. W związku z tym bardzo dziękuję panu ministrowi, że taka forma przedstawienia miała miejsce.

Panie ministrze, pytanie dotyczy sprawności działania oddziałów regionalnych. W mojej ocenie to niezwykle ważna sprawa, bo można odnieść wrażenie, że w niektórych oddziałach prace te przebiegają lepiej i sprawniej, w innych trochę mniej sprawnie. Czy tutaj będzie jakaś zmiana i, nie wiem, wzmocnienie kadrowe oddziałów regionalnych, tak żeby procesy te przebiegały w sposób niezakłócony?

Druga rzecz, o którą chcę zapytać, dotyczy Beskidzkiej Drogi Integracyjnej. Bardzo dziękuję za to, że udało się ogłosić i doprowadzić do otwarcia ofert na jeden z odcinków w zakresie badań geologicznych. Pragnę przypomnieć, że w 2016 r. w Bielsku-Białej gościła ówczesna premier, pani Szydło, która z panem ministrem Adamczykiem zaklinała się na wszystkie świętości, że już niebawem rozpocznie się budowa tej drogi. I tak przez osiem lat obiecywano, wprowadzano mieszkańców naszego regionu w błąd, robiono wszystko, żeby tej drogi nie budować. Mało tego, obiecano – nawet przed wyborami – że będzie przetarg na prace geologiczne, i tego też nie dotrzymano. Wreszcie mamy zmianę w tej sprawie, jest konkretny postęp na budowie tej drogi, za co bardzo dziękuje, ale musiał zmienić się rząd, żeby prace przy tej drodze wreszcie ruszyły. Mam nadzieję, że te prace będą przebiegać. Panie ministrze, ponieważ złożono oferty w zakresie tylko jednego odcinka, proszę tylko o informację, jak to będzie wyglądało w dalszej części.

Kolejna rzecz, o którą chcę zapytać, to drogi S8/A8 i A50/S50. Pytam o to razem, dlatego że akurat w przypadku tych dwóch korytarzy pojawiały się problemy z planowaniem przebiegu korytarzy transportowych i, konkretnie już, dróg. Były dziwne naciski, decyzje podejmowane w sposób absolutnie zastanawiający, zwłaszcza w obszarze Dolnego Śląska, jeżeli chodzi o przebieg, które mogły powodować ingerencje w ujęcia wody, które mogły zagrażać istniejącym tam zabytkom czy działalności gospodarczej, a zjazdy sugerowały, że ktoś po prostu ręcznie wyznaczał, w których miejscach mają być zjazdy z tych dróg. Chciałem zapytać o to, czy w takich przypadkach prowadzone będą audyty dotyczące wyboru przebiegu konkretnych dróg.

Kolejna rzecz, o którą chciałbym zapytać, to Kraków – Katowice, autostrada A4, która w niedługim czasie ma być przejęta przez państwo. To jest pierwsze pytanie. Czy nie ma żadnych szans na to, żeby w jakiś sposób wymusić na koncesjonariuszu rozpoczęcie przygotowania przynajmniej dobudowy trzeciego pasa na tym odcinku? To, co dzieje się na tej drodze, to jest po prostu horror dla użytkowników tej drogi, a jest to jedna z najdroższych dróg w Polsce i w Europie. Czy w związku z tym jest tu możliwość jakiegokolwiek wymuszenia na koncesjonariuszu realizacji pierwotnych zobowiązań?

Po drugie – czy został rozpoczęty jakiś proces, który ma doprowadzić do przejęcia tej drogi? W Polsce nie było do tej pory takiej sytuacji, że państwo przejmowało od prywatnego koncesjonariusza odcinki dróg w takich przypadkach. Czy w związku z tym ministerstwo planuje, nie wiem, zmiany w prawie bądź inne działania, które umożliwią bezproblemowe przejęcie? Czy to zadzieje się w 2027 r.?

Ostatnie pytanie dotyczy zapewnienia finansowania na realizację programu. Pamiętam dyskusję, kiedy ten program był przyjmowany i przedstawiany Wysokiej Komisji. Oczywiście nie było żadnych konkretów w zakresie zapewnienia środków finansowych na realizację programu poza tym, że zostały one zapisane jako środki budżetowe. Czy w związku z tym, panie ministrze, będzie szansa na utrzymanie tego strumienia finansowania programu?

Bardzo dziękuję i bardzo proszę pana ministra Pawła Gancarza o udzielenie odpowiedzi na zadane pytania. Panie ministrze, jeżeli będzie potrzeba przekazania głosu współpracownikom, to oczywiście bardzo proszę, aby ten głos przekazywać. Bardzo proszę, szanowny panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, odpowiadając na państwa pytania, postaramy się zrobić to w miarę syntetycznie i szczegółowo, bo mamy jeszcze trzy segmenty, trzy elementy tematów i punktów dzisiejszego posiedzenia Komisji.

A więc tak: pan poseł Truskolaski, S8, Białystok, Augustów, S16, S8. To jeden z elementów, które od pierwszych dni urzędowania nie spędzają nam snu z powiek. Od 2016 r. weszliśmy z Komisją Europejską na ścieżkę kolizyjną dotyczącą kwestii budowy tych przebiegów, a konkretnie kwestii dotyczących uwarunkowań środowiskowych, które mają wpływ na ilość korytarzy, które w tamtym obszarze mogą być zlokalizowane. Czyli im mniej, tym lepiej ze względów środowiskowych. Cały czas były dyskusje na temat tego, który z przebiegów ma być: czy S16, czy S8.

Dziś jesteśmy na takim etapie, że zapoczątkowaliśmy, na nowo zainicjowaliśmy rozmowy z Komisją Europejską pod kątem środowiskowym. Dzisiaj jesteśmy na etapie opracowania koncepcji układu dróg w województwie podlaskim. Tak. Z uwagi na to, że trzeba całościowo popatrzeć na ten cenny przyrodniczo obszar, jesteśmy po pierwszym długim, czterogodzinnym spotkaniu z przedstawicielami KE, na którym walczymy o te dwa przebiegi na takiej zasadzie, żeby nie zamykać sobie możliwości ani jednego, ani drugiego ciągu.

Pan poseł Kasprzyk…

Poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

A kiedy się skończą prace tego zespołu?

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Rozmawiamy o tym, że dyskusji i dialogu z KE w ostatnich latach w ogóle nie było, czyli tak naprawę były jednostronne decyzje, bez komunikacji na poziomie środowiskowym z KE. Dzisiaj odbudowujemy te relacje na zasadach normalnego dialogu, zgodnie z zasadą normalnej współpracy. Do tej pory to było bez jakiejkolwiek dyskusji, czyli była dyskusja: budujemy albo jedną, albo drugą i niekoniecznie to uzgadniamy albo robimy to wbrew woli KE i wbrew aspektom środowiskowym tego cennego przyrodniczo obszaru.

Pan poseł Kasprzyk, pytanie drugie: wykluczenie województwa świętokrzyskiego, jeżeli chodzi o ostatnie lata realizacji inwestycji dróg ekspresowych, dróg szybkiego ruchu, obwodnica Kielc, inwestycje samorządowe. Tu poproszę dyrektora Waszkiewicza o krótką informację, jakie przedsięwzięcia miały miejsce w ostatnich latach na terenie województwa świętokrzyskiego.

Dyrektor departamentu MI Jarosław Waszkiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowny panie pośle, S74 to oczywiście nie jedyna droga na terenie województwa świętokrzyskiego. Przez województwo świętokrzyskie przebiega droga ekspresowa S7. Została ona zrealizowana w pierwszym priorytecie i z dużą intensywnością, również jeśli chodzi o przebieg dróg w tym województwie. Droga ekspresowa S74 charakteryzowała się mniej więcej tym samym stanem przygotowań, czyli bardzo niskim stanem przygotowań. Prace zostały zintensyfikowane i w efekcie sytuację mamy taką, że na przebiegu S74 jeden z szybszych planowanych harmonogramów realizacyjnych prowadzi do zakończenia ostatniego z odcinków tej realizacji w 2030 r.

Przypomnę. W realizacji mamy w tej chwili – mówię już o całej S74, nie patrząc na województwo – odcinek Sulejów – Przełom/Mniów na odcinku od granicy województwa świętokrzyskiego do węzła Przełom/Mniów, dalej odcinek Łagów – Jałowęsy

– Tomaszów, odcinek Cedzyna – Łagów oraz Przełom/Mniów – Kielce, Kielce – Kielce, czyli odcinek przechodzący przez samo miasto wojewódzkie, budowę obwodnicy Opatowa i budowę łącznika północnego DK74 związanego z obwodnicą Opatowa, więc to jest kwestia nie tylko samej budowy S74, ale również rozprowadzenia z drogą ekspresową S74. Na terenie województwa świętokrzyskiego realizowane są również obwodnice. Więcej na ten temat powiemy przy omawianiu „Programu budowy 100 obwodnic".

Nie wiem, czy od razu odpowiedzieć, ale pytali państwo o obwodnicę Ostrowca Świętokrzyskiego. Wniosek o decyzję ZRID został złożony. Został złożony zgodnie z projektem, który był przygotowywany przez firmę na zlecenie generalnej dyrekcji, czyli na drogę jednojezdniową. Odpowiadając na pytanie, czy na tym etapie jest możliwość zmiany z jednej jezdni na dwie jezdnie, nie widzimy takiej możliwości. Na tym etapie to są zbyt istotne zmiany projektu. Mówimy już o projekcie, który jest składany przy wniosku o decyzję ZRID, czyli etap jest już praktycznie poprzedzający, finalny, przed samą budową tej obwodnicy.

Jeśli chodzi o budowę obwodnicy Starachowic, wariant został wybrany. Nie widzimy możliwości powrotu do dyskusji na temat innych wariantów przebiegu obwodnicy starachowickiej, ale więcej oczywiście przy obwodnicach. Województwo świętokrzyskie nie jest więc w tym zakresie zaniedbywane. Ma swój udział w realizacji „Rządowego programu budowy dróg krajowych" i „Programu budowy 100 obwodnic", a przebiega to…

Poseł Rafał Kasprzyk (Polska2050-TD):

Panie ministrze, panie przewodniczący…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle, przepraszam. Pozwólmy dokończyć informację, a do obwodnic przejdziemy w następnym punkcie.

Poseł Rafał Kasprzyk (Polska2050-TD):

Nie, nie. Właśnie…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Tak, tak.

Poseł Rafał Kasprzyk (Polska2050-TD):

Chodzi o drogi S73, S78, bo pytałem, czy jest plan realizacji tych dróg na terenie województwa świętokrzyskiego.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję. Bardzo proszę, panie ministrze, o kontynuowanie.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

To pan dyrektor, tak?

Dyrektor departamentu MI Jarosław Waszkiewicz:

Tak, tak, ale chyba chodzi o drogę S73, jeżeli dobrze identyfikuję państwa priorytety. To może przez chwilę zastanówmy się nad realizacją programu pod kątem etapu, na jakim jesteśmy. Jesteśmy na wczesnym etapie realizacji tego rządowego programu. On ma perspektywę 2030 i 2033 r. Odpowiadając również na pytanie pani przewodniczącej, powiem, że rewizja programu… Zastanówmy się wszyscy, czy na tym etapie warto jest robić rewizję programu. On po raz pierwszy nakreśla całościową perspektywę. Naszym zdaniem powinniśmy poczekać z istotnymi decyzjami, co dalej, do momentu, w którym większość z tych odcinków zostanie zrealizowana, będzie widać efekt w postaci rozłożenia się ruchu na sieci, będzie można dokonać pomiaru tego efektu i popatrzeć, czy trzeba wprowadzać istotne zmiany, na przykład w zakresie systemu dróg ekspresowych. Tutaj wracam do tematu S73. Po takiej analizie rozkładu ruchu na sieci większość sieci jest zbudowana. Następne tematy w zakresie rozbudowy sieci autostrad i dróg ekspresowych będą mogły być realizowane, ale wydaje mi się, że powinniśmy poczekać na te dwa kluczowe elementy: realizację większości zamierzeń, które tutaj przedstawiliśmy, oraz ustabilizowany rozkład ruchu na nowej sieci, która będzie zbudowana do 2030 r.

Poseł Rafał Kasprzyk (Polska2050-TD):

Mieszkańcy Kielc będą więc musieli poczekać ok. 10 lat.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle, bardzo proszę. Panie ministrze, proszę o kontynuację.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Tutaj tylko jednym zdaniem. Obwodnica Ostrowca Świętokrzyskiego to jest to zadanie, które jest jednym z trudniejszych w ostatnich miesiącach. Jest na bardzo zaawansowanym etapie, a jest jakiś dziwny opór środowisk społecznych, ale też samorządowych, przez które ta obwodnica ma przebiegać, a nie ma innego pomysłu na rozwiązanie tego problemu, tak że tutaj, żeby nie zaniedbać procedury i nie zaniechać zadania, złożony został wniosek o pozwolenie ZRID, aczkolwiek nie ukrywam, że jest to dziwne zadanie, które jest na dalekim etapie zaawansowania, a nikt go nie chce.

Poseł Agata Wojtyszek (PiS):

Nie jest tak, że nikt go nie chce. Proszę mi powiedzieć…

Poseł Rafał Kasprzyk (Polska2050-TD):

Obwodnica Kielc to jest zadanie, które wszyscy chcą zacząć.

Poseł Agata Wojtyszek (PiS):

Chciałam tylko zapytać, kiedy ten ZRID został złożony. Dobrze?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję. Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

W marcu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. W marcu.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Dokładnie 21 marca.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Proszę kontynuować.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Kontynuując, pani poseł Magdalena Kołodziejczak pytała o trzeci pas obwodnicy Trójmiasta. Na razie nie ma takiego przedsięwzięcia w programie. Rozumiem, że to jest sygnalizacja problemu występującego na Pomorzu. Węzeł Straszyn to jeden z elementów, który był przedmiotem kilkukrotnych spotkań z parlamentarzystami, z przedstawicielami samorządu, na którym to przedsięwzięcie się znajduje. Próbujemy wypracować rozwiązania. Na dzisiaj największym problemem jest tak naprawdę kwestia sfinansowania tego przedsięwzięcia. Dokumentacja to jest jeden z elementów. Ten najbardziej istotny to jest oczywiście zabezpieczenie środków. Inna sprawa, że jest skrzyżowanie nie tylko krajowych dróg, tak że w tamtym miejscu zbiegają się drogi różnych gospodarzy, różnych właścicieli.

Pani poseł Karolina Matczak zapytała o Kalisz, DK25, obwodnicę Kalisza. To też jest temat, który był przedmiotem kilkukrotnych dyskusji z moim udziałem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przepraszam, pani posłanka Karolina Pawliczak. Pawliczak. Tak, tak, jeszcze się poznajemy.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Przepraszam. Dobrze, to przepraszam. Nie mam listy, to tak naprawdę notatki, tak że przepraszam.

Obwodnica Kalisza to też złożony temat, jeden z bardziej kontrowersyjnych. Odbyło się kilka spotkań z różnych stronami tego sporu. W mojej ocenie sytuacja na dzisiaj wygląda tak, że w jednym z wariantów obwodnica miała przebiegać przez teren miasta. Wiadomo, jeżeli przebiega przez teren miasta, koszty tego zadania proporcjonalnie

pokrywa prezydent, burmistrz. Tutaj była to wielkość ok. dwudziestu kilku milionów bądź 30 mln zł, w takiej wielkości. Stąd wybrany został wariant, który nie przebiega przez teren miasta, z uwagi na to, że te środki ponoć przewyższały możliwości miasta. Wariant poza miastem, nieprzebiegający przez teren miasta, budzi bardzo mocny opór społeczny gminy Nowe Skalmierzyce. Łącznie z tym, że mamy kilka wersji związanych z tym, że w różnych fazach były przekazane informacje o wyborze wariantu, są pewne nieścisłości, łącznie z tym, że – jeżeli dobrze pamiętam – kierowane są zawiadomienia do prokuratury o wadliwym procesie wyboru wariantu. Nad sprawą będziemy pochylać się bardzo szczegółowo, bo to jest jedno z problematyczniejszych zadań, które historycznie sięga aż do zaborów, tak że już zdążyło mi to utkwić w pamięci.

Pan poseł Rafał Siemaszko pytał o Drogę Czerwoną, która przewijała się kilkakrotnie na dzisiejszym posiedzeniu, przytaczana przez kilkoro z państwa. A więc tak: 2 mld zł. Tutaj było tak, że w sposób formalny w pierwotnej wersji droga powinna być zrealizowana przez prezydenta miasta Gdyni, bo jest na terenie miasta. To się nie odbyło przez ileśnaście czy ileśdziesiąt lat do momentu, kiedy w 2019 r. to przedsięwzięcie zostało ustawowo scedowane na Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad ustawą o portach i przystaniach morskich z 2019 r. W tej ustawie, dedykowanej temu przedsięwzięciu strategicznemu, został… Tutaj było to pytanie i wywód czy cytaty pana posła Horały. W tych przepisach zawarto harmonogram finansowania tego przedsięwzięcia do kwoty 2 mld zł z poszczególnym rozpisaniem na lata, jeżeli chodzi o finansowanie realizacji tego zadania: począwszy od dokumentacji, do finalnego zakończenia. To postępowanie trwa. Jest to skomplikowany projekt. Nie jest łatwy. Tutaj należy jeszcze zauważyć, że podobnie sprawa tyczy się kwestii dojazdu do elektrowni atomowych. To jest podobny model, podobny schemat postępowania.

Było pytanie…

Poseł Marcin Horała (PiS):

Przepraszam, panie ministrze, tylko żeby było bardzo precyzyjnie: nie w przepisach, tylko w…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Jeszcze tylko jednym zdaniem, bo pan prosił o odpowiedź na pytanie, czy sformułowanie, które pan przytoczył, jest prawdą, jest prawidłowe. Mam informację od współpracowników, że jest prawdą, jest prawidłowe, tak że to się zgadza.

Było pytanie o drogi nr 36, 86. Tutaj poprosiłbym przedstawicieli, pana dyrektora GDDKiA lub pana dyrektora Waszkiewicza.

Dyrektor departamentu MI Jarosław Waszkiewicz:

W pytaniu poruszono szereg aspektów aglomeracji śląskiej i dróg przechodzących przez aglomerację śląską. Generalna dyrekcja aglomeracji śląskiej odpowiada w kontekście tego pytania za drogę ekspresową S86 tylko na odcinku, na którym jest ona drogą ekspresową. Wszystkie inne wskazane odcinki dróg to więc drogi samorządowe. Przypomnę tylko historycznie kontekst jednego z pytań, dotyczącego DTŚ.

Drogowa Trasa Średnicowa zrealizowana przez samorząd była silnie wspierana ze środków rządowych, ze środków rezerwy subwencji ogólnej, specjalnej rezerwy, która w tamtym czasie przeznaczona była na tego rodzaju duże inwestycje przechodzące przez samorządy, i wspierana z kredytów Europejskiego Banku Inwestycyjnego. To było bardzo duże zamierzenie finansowe, uzyskujące wsparcie rządu i wsparcie kredytowe, międzynarodowe. DTŚ Wschód jest podobnie dużym zamierzeniem inwestycyjnym.

Bez wątpienia nie obędzie się bez inicjatywy samorządowej i bez złożenia tego na poziomie samorządów od strony zamierzenia, od strony przygotowania technicznych aspektów jego realizacji, czyli któryś z samorządów lub samorządy w umowie działając w porozumieniu ze sobą, powinny przygotować ten projekt do realizacji. Jeżeli projekt będzie gotowy do realizacji, będzie łatwiej znaleźć na niego finansowanie w porównaniu

z etapem, na jakim projekt znajduje się obecnie: „Nie wiadomo, o czym mówimy, nie wiadomo, jakie środki, ale dajcie środki". Dziękuję bardzo.

Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Kwieciński:

To jeszcze uzupełnię informację przekazaną przez dyrektora Waszkiewicza w zakresie działań i części dróg, które są w naszym zarządzie. To są główne działania związane z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego, doświetlenie przejść, tego typu działania na DK94.

Dyrektor departamentu MI Jarosław Waszkiewicz:

Przepraszam, jeszcze jedno z pytań dotyczyło węzła z drogą ekspresową S1. Oczywiście ten projekt też realizuje generalna dyrekcja i w zakresie, w jakim jest on realizowany, nie mamy informacji o żadnych problemach. To nie podlega tematowi spotkania. Temat jest poświęcony rządowemu programowi budowy dróg. To nie jest zadanie objęte rządowym programem budowy dróg. Zadanie jest ujęte w drugim rządowym programie: „Programie wzmocnienia krajowej sieci drogowej", tam ma swoje finansowanie i jest realizowane.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Przechodzę dalej. Pani poseł Żaneta Cwalina-Śliwowska pytała o miasto Ostrołęka i obwodnicę. Informacyjnie powiem, że ta obwodnica znajduje się w tych 100 obwodnicach. To jest jedno z bardziej problematycznych zadań. Była prośba o przekazanie precyzyjnej informacji na piśmie. Odnotowaliśmy. Taką informację przekażemy.

Pan poseł Mrówczyński zadał pytanie dotyczące obwodnic w ciągu dróg wojewódzkich, tego, czy taki program będzie kontynuowany i czy będą kolejne takie realizacje. Informacyjnie powiem, że to był jednorazowy program. W ramach tego programu wytypowane zostały po trzy obwodnice w każdym województwie i są one w trakcie realizacji.

Pan przewodniczący Lamczyk… Mam informacje kolejowe, ale mam informację, że pani dyrektor Krupa odpowie na to pytanie.

Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Agnieszka Krupa:

Oczywiście, panie ministrze. Było pytanie o stacje ładowania i wywiązanie się z zobowiązań, które są nałożone na każde państwo członkowskie. Rzeczywiście, zgodnie z nowymi uregulowaniami, zgodnie z postanowieniami AFIR-u mamy nakreśloną mapę drogową lokalizacji stacji ładowania zarówno dla pojazdów osobowych, jak i dla ciężarowych. Na sieci dróg ekspresowych te stacje ładowania muszą być rozmieszczone co 60 km. W tym momencie jesteśmy w ścisłej współpracy z Ministerstwem Klimatu i Środowiska, które również jest odpowiedzialne za to zadanie. My, jako odpowiedzialni za budowę dróg na sieci drogowej, przygotowujemy miejsca, w których będzie można taką działalność gospodarczą prowadzić.

Oczywiście musimy pamiętać, że podobnie jak z konwencjonalnymi stacjami paliw, stacje paliw, jeżeli chodzi o paliwa alternatywne, również będą prowadzone i to są również – bo w tym momencie to już dzieje się na sieci – działalności gospodarcze realizowane przez prywatnych przedsiębiorców. Na każdej drodze ekspresowej, na każdej autostradzie mamy budowane miejsca obsługi podróżnych i w tych miejscach te stacje są ładowane. Już natomiast w momencie, kiedy wydzierżawiamy MOP-y, dajemy – zgodnie z AFIR-em – wymogi, aby na danym MOP-ie, jeżeli we współpracy pomiędzy nami, ministerstwem klimatu i generalną dyrekcją został on wytypowany do lokalizacji stacji paliw, prywatne przedsiębiorstwo miało już obowiązek zbudować tam taką stację paliw alternatywnych.

Na koniec 2023 r. na MOP-ach funkcjonujących przy drogach ekspresowych i autostradach mamy 99 funkcjonujących stacji, co daje nam prawie 280 punktów ładowania. Oczywiście stacje paliw alternatywnych będą się systematycznie pojawiały.

Wielkim wyzwaniem w Polsce – i nie tylko w Polsce, ponieważ rozmawiamy także z innymi państwami członkowskimi – jest doprowadzenie odpowiednich mocy, jeżeli

chodzi o prąd. Również tutaj jest więc ścisła współpraca z przedsiębiorstwami energetycznymi i próba ułożenia harmonogramu dotyczącego tego, w jakim czasie te przedsiębiorstwa będą mogły dostarczyć do naszych miejsc obsługi podróżnych tak wysokie moce, jeżeli chodzi o prąd, jakie są wymagane AFIR-em. Te działania więc się dzieją.

Wspólnie z ministerstwem klimatu opracowujemy również kolejne dofinansowania dla przedsiębiorstw, które takie stacje ładowania paliw alternatywnych chcą zlokalizować. Nabory prowadzone są bezpośrednio przez służby ministerstwa klimatu, więc dofinansowanie na zbudowanie stacji ładowania paliw alternatywnych również można pozyskać. Takie dofinansowanie jest oferowane, również jeżeli chodzi o środki unijne, i w tym zakresie Ministerstwo Infrastruktury opiniuje wnioski, które są składane. Dziękuję bardzo.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Przechodzę do odpowiedzi na kolejne pytanie. Pani poseł Sibińska pytała, czy jest planowana aktualizacja programu. Na dzień dzisiejszy nie jest planowana. Realizowany jest ten zakres, który został objęty programem. Było też bodajże pytanie czy stwierdzenie dotyczące A4 i tego, że jest obciążona. Jest w programie i tutaj rozbudowa tej drogi jest przewidziana.

Pan poseł Krzysztof Habura pytał o poprawę płynności ruchu. Padło stwierdzenie, ale też pytanie, czy jest mowa o Pabianicach, o skrzyżowaniu, i o wielopoziomowych kolejowo-drogowych przejazdach bezkolizyjnych. O odpowiedź na to pytanie poprosiłbym pana dyrektora GDDKiA.

Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Kwieciński:

Na tę chwilę, w zakresie tego samego skrzyżowania, nie są prowadzone żadne prace. Wynika to głównie z tego, że droga była planowana do przekazania do marszałka. Niestety nie możemy do końca dojść do porozumienia z marszałkiem w zakresie przejęcia tej drogi. Tak jak powiedziałem, na dzień dzisiejszy żadne prace przygotowawcze w rejonie tego skrzyżowania linii kolejowej z drogą krajową nie są prowadzone.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Pani poseł Barbara Lubiecka pytała o DK25. Tutaj też poprosiłbym…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Pani posłanka Barbara Oliwiecka, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Przepraszam.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Tak, oczywiście. Dziękuję.

Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Kwieciński:

Tak, przebudowa DK25 na całym odcinku Kalisz – Konin, Konin – Kokanin jest jak najbardziej planowana. Na koniec tego roku planowane jest odebranie dokumentacji, tak żeby ogłosić postępowanie w trybie przetargu „projektuj i buduj”. Na całym przebiegu jest zaplanowany przekrój dwa razy dwa.

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

…czteropasmówki też?

Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Kwieciński:

Cały, cały. Cały odcinek. Przekrój: dwa razy dwa pasy ruchu. Tak, potocznie cztery pasy.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Pani poseł Tomczak pytał o Drogę Czerwoną. O tym już rozmawialiśmy. Pan poseł Wiesław Podsiadło to też Droga Czerwona.

Pan Adrian…

Poseł Wioleta Tomczak (Polska2050-TD) – spoza składu Komisji:

A, przepraszam, Via Maris?

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

To poproszę pana dyrektora.

Dyrektor departamentu MI Jarosław Waszkiewicz:

Szanowni państwo, w związku z decyzjami podjętymi w 2019 r. zakresem tej decyzji został objęty projekt Drogi Czerwonej. W ramach realizacji Drogi Czerwonej będzie tylko wyprowadzany w węzeł na ewentualną przyszłą Via Maris.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Pan Adrian Furgalski poruszył kwestię budżetu: 300 mld zł. Informacyjnie powiem, że założenie na program to 300 mld zł, aczkolwiek jeszcze parę tygodni temu wartości kosztorysowe zadań założonych w programie opiewały na kwotę 400 mld zł. Tutaj jesteśmy po dużej aktywności wspólnie z GDDKiA. Kosztorysy są… „Optymalizowane” to złe słowo, bardziej są przeszacowywane, weryfikowane. Co można było zauważyć w ostatnich latach, to wartości kosztorysowe. Znacząco odbiegały od wyników postępowań przetargowych. W wielu przypadkach były wyższe o 30%, 40%, czasami nawet o 50% od tego, co było finalnym rozstrzygnięciem postępowań przetargowych. Ten proces więc się dzieje. To trwa.

Drugie pytanie dotyczyło niesprawności administracji. Tutaj nie planujemy dodatkowych zatrudnień, etatów, bardziej lepszą organizację pracy, aczkolwiek pytanie dotyczyło instytucji, które bezpośrednio uczestniczą w procesie do momentu wydania pozwolenia na budowę, podejrzewam, że konserwatora zabytków, służb środowiskowych, RDOŚ, ZRID-ów.

Z nowym kierownictwem GDDKiA na pewno będziemy szukać sposobów na usprawnienie tego procesu. Pytanie, czy to jest kwestia złej woli, czy to jest kwestia złożoności tych procesów, bo wiemy, że w ostatnich latach aspekty środowiskowe odgrywają dużo większą rolę, niż jeszcze parę, paręnaście lat temu. Wrażliwość na kwestie środowiskowe jest jednak dużo większa i często powoduje ona paraliż dużych, strategicznych inwestycji, ale na pewno będziemy szukać możliwości optymalizacyjnych, jeżeli chodzi o kwestię terminu poszczególnych zgód do momentu wydania „pozwolenia na budowę”. Jest też oczywiście kwestia staranności przygotowanej dokumentacji. Kwestią jest też oczywiście skrupulatność pilnowania terminów całego procesu, bo jeżeli proces jest monitorowany – a taki monitoring jest prowadzony przez ministerstwo – to wiadomo, że efektywność jest dużo większa, i tutaj będziemy starać się, żeby ten proces jeszcze bardziej zintensyfikować.

Trzecie pytanie dotyczyło kwestii wynikających z dyrektyw unijnych dotyczących opłat e-TOLL z KPO. Zgodnie z harmonogramem, który został przedstawiony Komisji Europejskiej, założenie jest takie, żeby te opłaty były rozszerzone do końca roku. **WOF (13:07:14)** jest na etapie decyzji środowiskowej. Nie wiem, może pan dyrektor powie kilka zdań.

Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Kwieciński:

Tutaj rzeczywiście, tak jak już wskazał pan prezes, formalna sytuacja jest bardzo skomplikowana, jeśli chodzi o te decyzje środowiskowe, szczególnie że po ostatnich wyrokach sądów jest tutaj duże zamieszanie. Na chwilę obecną bardzo szczegółowo analizujemy możliwe warianty. Jesteśmy chwilę przed przedstawieniem propozycji do uzgodnienia z Ministerstwem Infrastruktury w aspekcie dalszego sposobu procedowania tej inwestycji. Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Beskidzka Droga Integracyjna. Tutaj tak: sześć etapów… Na dzień dzisiejszy można powiedzieć, że jeden z etapów jest na etapie rozstrzygnięcia, czyli etap piąty. Nie zostały złożone żadne oferty. Było pytanie o to, jaki jest pomysł na ten stan. To ogłaszanie kolejnych postępowań. Tutaj ewentualnie jakby pan dyrektor mógł uzupełnić…

Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Kwieciński:

Tak jak powiedział pan minister, chcemy ponowić to postępowanie przetargowe, na które nie było oferty, ale z uwagi na to, że nie było ofert, chcemy je poprzedzić krótkim dialogiem technicznym z branżą, żeby zweryfikować, co się zadziało, jakie uwarunkowania

spowodowały, że na te odcinki nie pojawiły się oferty, żeby w kolejnym postępowaniu mieć pewność, że pojawią się oferty, żeby prace przygotowawcze były kontynuowane. Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Kolejne z pytań – pana przewodniczącego – to była kwestia sprawności działania oddziałów regionalnych. To to, o czym powiedziałem już przy poprzedniej odpowiedzi. Wszystkie te procesy będziemy starali się tym zasobem kadrowym bardziej intensyfikować czy lepiej prowadzić.

Kolejne z pytań dotyczyło dróg S8, A8, przebiegów, weryfikacji przebiegów. Tam, gdzie jest to możliwe, staramy się wspólnie z kierownictwem GDDKiA… S8 to akurat odcinek dolnośląski, bliski mojemu regionowi. Podejrzewam, że może chodzić o ostatni z etapów. Tam po prostu nie są jeszcze rozstrzygnięte ostatnie kierunki przebiegu: czy Boboszów, czy Kudowa, oraz ostatni z etapów, gdzie przebieg jest jeszcze przed finalnym rozstrzygnięciem. Do wyboru zostały dwie możliwości, dwa warianty. Są niejako uzależnione od jednej z obwodnic, która jest w programie 100 obwodnic: obwodnicy Złotego Stoku.

A8… Rozumiem, że chodzi o odcinki wrażliwe środowiskowo na terenie Białegostoku. Te procesy trwają, tak jak odpowiadałem, mówiłem w jednym z pytań.

A4 i kwestie koncesjonariusza, przejęcia drogi, zapewnienia finansowania… Tutaj poproszę o odpowiedź pana dyrektora Waszkiewicza.

Dyrektor departamentu MI Jarosław Waszkiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, scenariusz, który nakreślił pan przewodniczący, był oczywiście analizowany przez stronę publiczną. Został odrzucony po analizie wspólnej z generalną dyrekcją. Generalna dyrekcja uzgodniła z Ministerstwem Infrastruktury warunki przebudowy, rozbudowy autostrady A4 na odcinku koncesyjnym, który przestanie być odcinkiem koncesyjnym w 2027 r. Po uzgodnieniu z ministerstwem parametrów przebudowy i warunków dotyczących m.in. braku poboru opłat na tym odcinku GDDKiA wykona to siłami oddziału GDDKiA bez zbędnej zwłoki. Scenariusz realizacji tego… **(13:11:37)** był obarczony dużym ryzykiem niezrealizowania, nieodebrania pod koniec umowy koncesyjnej. Z tego powodu został odrzucony.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Tym oto sposobem zakończyliśmy pierwszą część, jeden z trzech elementów dzisiejszego posiedzenia.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Czy w tej części są jeszcze dopytania? Zgłaszał się pan Podsiadło i zgłaszał się pan Furgalski. Bardzo proszę jeszcze o dopytanie.

Zastępca członka zespołu UMP Jarosław Podsiadło:

Szanowni państwo, szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, szanowny panie ministrze, chciałem dopytać, bo jedna rzecz w tej odpowiedzi mnie nurtuje. Mianowicie wszyscy zdajemy sobie sprawę, że koszt budowy Drogi Czerwonej – 2 mld zł – rzeczywiście jest ogromny, z tym że ta inwestycja umożliwi kolejną, inną wielką inwestycję, a mianowicie budowę portu zewnętrznego. W tym momencie – po zakończeniu budowy portu zewnętrznego i wybudowaniu układu drogowego – wzrost wpływów do budżetu państwa według danych z 2019 i 2020 r. to było plus 4,2 mld zł, gdzie w tamtym okresie było to 6,5 mld zł. 2 mld zł to jest raptem 50% z tego, co ta inwestycja przyniesie. To jest jedna kwestia.

To jednak, co budzi mój niepokój… Czy nie macie państwo obawy, że fizycznie nie zdążymy? 2030 r. jest już za sześć lat. Jeśli przyjmiemy, że od momentu ustawy chyba po trzech latach, jeśli dobrze policzyłem, przystąpiono do podpisania mowy na STEŚ, kolejne trzy lata to będzie STEŚ, więc nagle znajdujemy się w bardzo niebezpiecznym okresie, bo zostaje nam jeszcze projekt, wybudowanie i tylko trzy lata. Czy nie macie państwo obawy, że w tym trybie nie zdążymy tej drogi wybudować, a tym samym wypełnić naszych zobowiązań wynikających z traktatu akcesyjnego i dyrektywy Parlamentu Europejskiego? Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Pan prezes Furgalski, bardzo proszę.

Prezes zarządu ZDG TOR Adrian Furgalski:

Tak, bo tam było jeszcze jedno pytanie dotyczące miejskiego odcinka trasy N-S. Ono umknęło może dlatego, że nie ma inicjatywy po stronie samorządu, chociaż samorząd narzeka, że nie ma na to pieniędzy. W wieloletniej projekcji finansowej bodajże do 2045 r. nie ma środków na to, żeby pociągnąć tę drogę z węzła „Marynarska" do al. Prymasa Tysiąclecia. Jak mówię, z jednej strony samorząd narzeka, że nie ma pieniędzy i to nie będzie realizowane… Na pewno generalna dyrekcja szybciej dojdzie od północy do al. Prymasa Tysiąclecia. Jest więc pytanie, bo być może samorząd w ogóle nie rozpoczął jeszcze tego tematu: Czy jest po staremu z tym porozumieniem, że to jest po stronie miasta? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Panie ministrze, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Poproszę panią dyrektor Krupę o odpowiedź na te dwa pytania.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Oczywiście. Pani dyrektor, bardzo proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:

Dziękuję. Jeżeli chodzi o Drogę Czerwoną, tak jak wcześniej zostało powiedziane, jesteśmy na etapie opracowywania dokumentacji. Liczymy na to, że harmonogramy zostaną dotrzymane, natomiast z bliższym przybliżeniem i z bliższą wiarygodnością będziemy mogli rozmawiać o tym z państwem w momencie, kiedy będziemy mieli na stole uzyskaną ostateczną, prawomocną decyzję środowiskową.

Jak państwo doskonale wiecie, na tym etapie może nas zaskoczyć dużo rzeczy w postaci składanych odwołań od wydanych decyzji środowiskowych i długości trwania postępowania odwoławczego, natomiast bez ostatecznej i prawomocnej decyzji środowiskowej nie będziemy mogli ruszyć dalej, nie będziemy mogli ogłosić przetargu w trybie „projektuj i buduj" na realizację tego zadania. To zadanie ma zabezpieczone środki, tak jak zostało to wskazane. Zgodnie z ustawą będą one zabezpieczane w kolejnych ustawach budżetowych. W tym momencie najważniejsze jest, żeby proces uzyskiwania pierwszej, podstawowej decyzji administracyjnej był sprawnie przeprowadzony. Jeżeli nie będziemy mieli odwołań od decyzji środowiskowej, nie powinno być dalszych problemów z fizyczną realizacją tego odcinka, aczkolwiek jest to duże wyzwanie dla generalnej dyrekcji, bo ten odcinek nie będzie kwestią łatwą do realizacji.

Jeżeli chodzi natomiast o wykonanie zobowiązań traktatowych, to mogę się tylko domyślać, że w tym momencie ma pan poseł na myśli kwestię dostępu 11,5 tony. Jak wszyscy państwo doskonale wiecie, Polska przegrała sprawę w trybunale europejskim, w związku z tym wszystkie nasze drogi w Polsce są dopuszczone do przenoszenia nacisku 11,5 tony. Ta skarga została rozpatrzona. Była złożona przez jednego przedstawiciela z naszego kraju, więc to nie jest jakiś obcy czynnik, który zagroził naszej sieci drogowej, natomiast faktem jest to, że ta sprawa została przez Polskę przegrana. Wszystkie drogi, które mamy publiczne, nie tylko krajowe, muszą być dopuszczone do przenoszenia nacisku 11,5 tony, czyli zgodnie z przepisami po każdej drodze publicznej mogą poruszać się ciężkie samochody. Zgodnie z uregulowaniami unijnymi w tym momencie samorządy – oprócz generalnej dyrekcji – mają możliwość ustanawiać tylko ściśle określone w przepisach wyjątki, na przykład przez tereny cenne.

Jeżeli chodzi o trasę N-S, jest to inwestycja, która jest w gestii samorządu. Na chwilę obecną generalna dyrekcja nie ma w planach – i nie może mieć w planach z uwagi na system prawny – realizacji tego zadania. Harmonogramy i nasze projekcje finansowe nie przewidują też możliwości sfinansowania tego zadania w najbliższych latach. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):
Bardzo dziękuję. Pani posłanka jeszcze dopyta. Tak?

Poseł Karolina Pawliczak (KO):
Tak. Chciałabym dopytać, bo, panie ministrze, z całym szacunkiem, ale ta odpowiedź była bardzo mało satysfakcjonująca. Zabory zaborami, rozumiem to wszystko, historia historią, ale od tego czasu upłynęło trochę lat. Chciałabym mimo wszystko usłyszeć. Doskonale wiemy, że jesteście państwo na etapie wydawania decyzji środowiskowej. Ona miała być wydana do końca marca. W związku z tym upływa czas. Przecież ta decyzja jest wydawana, jest procedowana pod jakiś wariant.

Dlatego bardzo proszę – jeżeli nie możecie państwo powiedzieć tutaj otwarcie, w jakim konkretnie terminie zostanie ona wydana – by chociaż przekazać jakąś przestrzeń czasową. Czy to będzie do połowy kwietnia, czy do końca kwietnia, czy do końca czerwca? Musimy to wiedzieć. Proszę państwa, ta obwodnica jest nam wszystkim bardzo potrzebna. Czeka na to południowa część Wielkopolski, czeka na to miasto Kalisz. Czekamy tyle lat, jesteśmy jedynym byłym miastem wojewódzkim w całym kraju, które nie posiada obwodnicy. Odpowiedź na zasadzie takiej, że pracujemy nad tym, pochylamy się nad tym, słyszałam przez ostatnie osiem lat. Nie wchodźmy w niesławne buty poprzedników. Myślę, że chcemy zrobić coś więcej. Naprawdę bardzo proszę konkretnie się nad tym pochylić i skutecznie zadziałać, żebyśmy poszli do przodu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):
Bardzo dziękuję. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:
Proszę pana dyrektora o bardziej szczegółowe informacje, takie, które usatysfakcjonują panią poseł.

Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Kwieciński:
Tak jak powiedziała pani poseł, obecnie procedowana decyzja środowiskowa to 5 kwietnia, czyli udział społeczeństwa tak naprawdę już się zakończył. Taka była informacja, że będzie to z udziałem społeczeństwa. Teraz czekamy na formalne procedury związane z… Tzn. tak naprawdę organ wydający decyzję środowiskową czeka, aż ewentualnie spłyną jeszcze wnioski, które mogą wpływać w korespondencji. Góra w ciągu dwóch miesięcy powinno wydarzyć się to, że decyzja środowiskowa powinna być wydana. Wszystko jest w rękach organu, który wydaje teraz decyzję środowiskową. Wariant piąty to jest ten wariant, który został wskazany we wniosku o decyzję środowiskową.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):
Bardzo dziękuję. Mam poczucie, że w tym punkcie zamknęliśmy dyskusję.

Przechodzimy do realizacji punktu drugiego: rozpatrzenie informacji ministra infrastruktury na temat stanu realizacji „Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020–2030”. Proponuję taki sam schemat dyskusji: poproszę pana ministra o przedstawienie informacji, a później będzie runda pytań ze strony państwa posłów i partnerów społecznych. Rozumiem, że to jest forma akceptowalna. Dziękuję bardzo.

Panie ministrze, bardzo proszę o przedstawienie informacji.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:
Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, program 100 obwodnic szeroko cieszy się dużą popularnością medialną. Miałem już przyjemność prezentować stopień realizacji i zaawansowania programu, odpowiadając na pytania pań i panów posłów. Jak sama nazwa mówi: 100 obwodnic. Program został przyjęty przez Radę Ministrów 13 kwietnia 2021 r. To realizacja 100 zadań inwestycyjnych w ciągu dróg krajowych, 100 obwodnic.

Na dzisiaj stan mamy taki, że podstawowy problem, który pojawia się z tym programem po weryfikacji wartości kosztorysowych tak, jak one wyglądają na dzisiaj, i tych zadań, które są w trakcie realizacji, w trakcie opracowania, że w budżecie Krajowego Funduszu Drogowego jest zapisane 28 mld zł. Na dzisiaj wiemy, że byłaby potrzeba kwoty jeszcze większej o ok. 8 mld zł, tj. o jakieś 30% tej puli, żeby można było zreali-

zować wszystkie te zadania, ale oczywiście będziemy robić wszystko, żeby starać się zmieścić w tej puli.

Jeżeli chodzi o stopień zaawansowania tego programu, to na dzień dzisiejszy są dwa zakończone zadania o wartości 84 mln zł, o długości trochę ponad 10 km. To obwodnica Smolajny oraz miasta Brzezie. W realizacji jest 18 zadań o wartości nieco ponad 3,6 mld zł i długości 133 km. W przetargu jest siedem zadań o wartości 2,3 mld zł i długości ok. 56 km. W przygotowaniu są 73 zadania, a więc znakomita większość jest dopiero na początkowym etapie. Jest kilka problematycznych momentów, jeżeli chodzi o realizację tego programu, ale tutaj o szczegółową prezentację całości tego punktu poproszę pana dyrektora Waszkiewicza.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Panie dyrektorze, bardzo proszę.

Dyrektor departamentu MI Jarosław Waszkiewicz:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, większość tego programu jest cały czas na etapie prac przygotowawczych. To są wieloletnie zadania inwestycyjne, których okres przygotowań wielokrotnie przekracza termin jednego, dwóch czy trzech lat. Realizacja każdej z tych inwestycji wymaga uzyskania decyzji środowiskowych i decyzji ZRID-owskich. Szczegółowo chcieliśmy pokazać państwu etap uzyskiwania decyzji środowiskowej, kluczowej decyzji w procesie inwestycyjnym, bo po tej decyzji reszta zależy w zasadzie tylko od sprawności generalnej dyrekcji, w pewien sposób upraszczając ten temat. Decyzja środowiskowa i akceptacja społeczna pozyskana na etapie tej decyzji środowiskowej dla zaproponowanych wariantów jest później kluczowa dla realizacji inwestycji. Co wydarzy się tutaj, będzie miało wpływ na całą resztę.

Z tych 100 tematów inwestycyjnych 43 posiada już wydaną decyzję środowiskową. Dla kolejnych 23 zostały złożone wnioski, więc na szczęście dla wielu tytułów inwestycyjnych – już nie mówiąc o zadaniach, które są zrealizowane – decyzje środowiskowe już posiadamy.

Teraz tak. Krótko omówię zadania, które są w realizacji. Obwodnica Dzwoli jest w realizacji. 2025 r. to zakończenie tej realizacji, oddanie do ruchu. Oddanie do ruchu obwodnicy Gorajca to 2027 r. Obwodnica Krosna Odrzańskiego to 2027 r. Obwodnica Strzelec Krajeńskich to 2025 r. Obwodnica Lipska to 2025 r. Obwodnica Pułtuska to 2025 r. Obwodnica Suchowoli, Sztabina, Wąchocka, wszystkie te inwestycje zostaną oddane do ruchu w 2025 r. Obwodnica miejscowości Gąski to 2027 r. Obwodnica miejscowości Gostyń to 2025 r. Grzemiszew to 2024 r. Koźmin Wielkopolski to 2025 r. Strykowo to 2024 r. Żodyń to 2025 r. Gryfino to 2024 r. Przepraszam, może zapóźniłem się z przekręcaniem slajdów. Szczecinek to 2025 r. Szwecja to 2028 r. To są zadania, które są w trakcie realizacji.

Są jeszcze zadania, które mamy w tej chwili w przetargu. To obwodnica miejscowości Głogów. Tutaj planowana data podpisania na realizację to 2024 r., już przełom kwietnia i maja. Podpisanie umowy na obwodnicę Sanoka, etap drugi, to kwiecień 2024 r. Białobrzegi to czerwiec 2024 r. Kroczyce to czerwiec 2024 r. Rusinowo to czerwiec 2024 r. Stargard to maj 2024 r. Wałcz to czerwiec 2024 r.

Jak państwo widzą, dużo dzieje się, jeżeli chodzi o etap prac przygotowawczych w zakresie uzyskiwania decyzji środowiskowych, więc proszę nie odbierać tego obrazu jako obraz taki, że większość inwestycji jest na etapie prac przygotowawczych. To prawda, ale w ramach tej prawdy jest to, że prace przygotowawcze trwają z bardzo dużą intensywnością. Kluczowy etap decyzji środowiskowej przedstawiłem państwu ze szczegółami.

To, co w przetargu, i to, co w realizacji, zapewni nam dosyć równomierny rozkład realizacji tych inwestycji w latach, czyli 2025 r. to już duże oddania, 2026 r. i kolejne lata to oddawanie poszczególnych dalszych odcinków obwodnicowych.

Na zakończenie tej znacząco krótszej prezentacji powiem o kwestiach problematycznych. Bardzo szczegółowo popatrzyliśmy na listę obwodnic realizowanych w ramach setki zatwierdzonej przez rząd. Popatrzyliśmy na ich wartości kosztorysowe, na harmonogramy realizacji. Pan minister przedstawił konkluzje w zakresie finansowym. W tej chwili brak jest 8 mld zł na realizację tego zakresu robót. Te środki albo będą musiały

być zapewnione dodatkowo, albo w ramach realizowanych zadań zakresy realizacyjne musiałyby być dostosowane do istniejącego źródła finansowania, czyli, znowu, Krajowego Funduszu Drogowego.

Jeśli chodzi o przekroczenie wartości, na ok. 16 zadań notujemy przekroczenie wartości o ponad lub prawie 100% wartości w stosunku do planów pierwotnych. Wymieniliśmy je na slajdzie. Takie rekordy mają trzy obwodnice: obwodnica Nowej Dęby, obwodnica Pisza i obwodnica Legnicy. To odpowiednio 258, 229 i 225% przekroczenia wartości w stosunku do pierwotnych planów.

Poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Przepraszam, ale to jest po przetargu?

Dyrektor departamentu MI Jarosław Waszkiewicz:

To jest na chwilę obecną. To wartości oceniane na chwilę obecną.

Spośród obwodnic będących w przygotowaniu sześć…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przepraszam, panie dyrektorze. Bardzo proszę państwa posłów o… Panie pośle Król, bardzo proszę. Dziękuję bardzo.

Dyrektor departamentu MI Jarosław Waszkiewicz:

Analizując harmonogramy realizacji spośród tych 100 inwestycji i tych inwestycji, które są na etapie prac przygotowawczych, na dzień dzisiejszy wiemy, że harmonogramy już w przypadku sześciu wykroczą poza program, poza 2030 r. Do tego roku mamy zapewnione finansowanie. Sześć inwestycji na chwilę obecną już wykracza poza ten program, a do 2030 r. przed nami jeszcze sześć i pół roku realizacji i dalszych przygotowań programu.

Kolejne 30 inwestycji ma już harmonogramy przewidziane na ostatni rok realizacji programu, na 2030 r., czyli w sumie 36 inwestycji jest „zagrożone harmonogramowo", jeśli chodzi o realizację tego programu.

Sześć inwestycji jest opóźnionych o ponad dwa lata w stosunku do pierwotnych harmonogramów. Je też wymieniliśmy. To obwodnice Tarnowa, Piwnicznej, Janowa Lubelskiego, Nakła Śląskiego i Świerklańca, Brzegu oraz Kostrzyna nad Odrą. Kolejnych 18 inwestycji jest opóźnionych od półtora roku do dwóch lat.

To jest prosta analiza sytuacji finansowej i harmonogramowej, jeśli chodzi o realizację tego programu. To jest osobny program. Ma on swoje ramy czasowe, w których musimy się zmieścić i do których musimy się dostosować. Bardzo dziękuję.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Dziękuję, panie dyrektorze. Tytułem uzupełnienia powiem, że jest jeszcze jedna problematyczna kwestia do rozstrzygnięcia. W przypadku sześciu obwodnic jest tak, że przebiegają po terenie miejskim i w takiej sytuacji koszty związane z proporcjonalną realizacją zadania właśnie na obszarze miejskim to są często wartości stu kilkudziesięciu milionów. Tu informację mamy taką, że samorządów na ten wkład własny po swojej stronie nie stać. To też jest więc temat do rozstrzygnięcia w niedalekiej przyszłości, bo albo te zadania nie będą realizowane, albo samorząd w jakiś nadzwyczajny sposób znajdzie środki na realizację tych przedsięwzięć.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

A które to przedsięwzięcia, panie ministrze?

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Z Dolnego Śląska na pewno pamiętam Legnicę. Właśnie nie mamy tego w slajdzie. To Olsztyn, Przemyśl, Siedlce, Tarnów… Zaraz przekażemy informację.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Czyli to generalnie większe samorządy?

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Tak.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

OK.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Mamy te wartości, jakie byłyby… Legnica, Słupsk, Tarnów, Przemyśl, Olsztyn oraz Siedlce to są te obwodnice, które przebiegają przez teren miejski. To jest też jeden z problemów, który wyszedł niejako na etapie realizacji. Nie chcę przekłamać, ale miasto Legnica to była kwota bodajże ok. 150 mln zł, jeżeli dobrze pamiętam. To na pewno była spora kwota przekraczająca fizyczne możliwości miasta Legnicy, jeżeli chodzi o współfinansowanie tego przedsięwzięcia, ale to jest jeden z problemów.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze, za niezwykle kompleksowe i szczegółowe przedstawienie, i bez pudrowania, bo wydaje mi się, że Komisja chyba pierwszy raz w zakresie tego programu ma rzetelne informacje na temat kosztów, stanu realizacji. To jest dobry przyczynek do dyskusji.

W związku z tym otwieram dyskusję. Na ten moment do głosu zapisało się sześcioro pań posłanek i panów posłów. Jeżeli są kolejne zgłoszenia, to je też bardzo proszę kierować do mnie. Listę rozpoczyna pan poseł Kamil Wnuk. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Dziękuję, panie przewodniczący, za udzielenie głosu. Niezmiernie cieszę się, że mamy 100 tych obwodnic, że podejście do tego jest rzetelne i że tyle dzieje się w tym temacie, natomiast częściowo powtórzę pytanie z wcześniejszego punktu. Jestem świadomy tego, jaki odcinek danej drogi należy do samorządu, a jaki obsługuje GDDKiA, natomiast na wcześniej zadane pytanie otrzymałem odpowiedź niepełną, tylko jednym zdaniem: że należy do samorządu. DK86 i DK94 nie należą w całości do samorządu, tylko w większości należą właśnie do GDDKiA. Jeżeli natomiast chodzi o odcinki miejskie, o które mi chodzi, to żeby zrealizować te inwestycje, niezbędna jest współpraca na linii generalnej dyrekcji i samorządu i rzeczywiście częściowo koszty te musi pokryć samorząd. Zadaję proste pytanie. Czy, jeżeli nie ma w tym programie… Widzę, że nie ma, ale czy w jakimkolwiek programie są dzisiaj planowane węzeł Piotrkowska, węzeł Będzińska, węzeł Będzin na DK86 i na DK94? To jest moje pytanie. Czy w tym zakresie są jakiekolwiek plany robione przez ministerstwo? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę panią posłankę Agatę Wojtyszek o zabranie głosu.

Poseł Agata Wojtyszek (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Wrócę do mojego pytania dotyczącego obwodnicy Wąchocka, bo nie wiem, czy dobrze zrozumiałam, że 2025 r. nie jest zagrożony, jeśli chodzi o zakończenie tej inwestycji, i nie ma jej wśród tych zagrożonych. Tutaj mamy kwiecień 2025 r. W ślad za tym chcę dopytać, nawiązując też do odpowiedzi o obwodnicy Starachowic i o tym, że zmiana już wyłonionego przebiegu nie jest możliwa. Czy łącznik, o którym wielokrotnie rozmawialiśmy, łączący drogę nr 42 na obwodnicy Wąchocka z nową obwodnicą Starachowic, zostanie? Tam chyba jest ok. 1 km, jeżeli dobrze pamiętam. Czy on jest w planach? W tym momencie to już będzie łącznik, który należy chyba do generalnej dyrekcji, bo będzie łączył dwa odcinki dróg krajowych. Ostatnia dyskusja, która mówiła o tym, że to może być zadanie samorządu, w tym momencie chyba nie będzie już miała miejsca, bo to będą dwa odcinki dróg krajowych. Bardzo proszę, bo to jest temat bardzo ważny dla mieszkańców gminy Wąchock, gminy Starachowice, a szczególnie miejscowości Rataje. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Pan poseł Król, bardzo proszę.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Chciałbym się tylko upewnić o stanie, który aktualnie mamy, bo przyznam, panie ministrze, że wydaje mi się, że jest panu podtykana fałszywa teza. Powiedziałbym tak. Jest to pytanie zasadnicze. Jeżeli w minionym roku zrealizowano x dróg w przetargach, które były ogłaszane przez generalną dyrekcję, to były w dużej mierze drogi ekspresowe. W 2024 r. ilość dróg ekspresowych, która ma być realizowana, ma znacząco spaść. Równocześnie – jak rozumiem – pana reprezentant mówi, że ma wyceny polegające na tym, że realizacja cen tych obwodnic będzie o 200, 300% droższa. Powiedziałbym, że logika rynku wskazuje na coś dokładnie innego.

Chciałbym panu zadać… Przepraszam, nie znam pana godności. Co pana zdaniem stanie się z firmami, które dotychczas budowały drogi ekspresowe w Polsce? One wyemigrują, nie wiem, zwolnią wszystkich pracowników, ogłoszą bankructwo, wyjadą do innej części globu, czy może wystartują w przetargach na 100 obwodnic, tam będzie większa konkurencja i będą konkurowały? Większość przetargów, które państwo ogłaszają, to jest w 90% cena i gwarancja, czyli tak naprawdę 100% ceny.

Czy pana zdaniem jak sytuacja na rynku jest taka, że ogłaszacie państwo – strzelam teraz – trzy czwarte mniej przetargów na drogi ekspresowe, to spowoduje to, że firmy, które dotychczas budowały, podniosą ceny na budowę 100 obwodnic, czy obniżą? To jest dla mnie punkt wyjścia. To jest pierwsza rzecz, bo przyznam, że kompletnie tego założenia nie rozumiem, chyba że – tu się zastrzegam – pan, który to mówił, ma jakąś wiedzę, że państwo na przykład w ciągu kilku tygodni ogłoszą gros przetargów na przykład na drogi ekspresowe albo na dokończenie autostrad, albo na jakąś nową autostradę. Wtedy zgadzam się z tym, że nie da się cudownie rozmnożyć firm budujących drogi i wtedy można się spodziewać, że ceny będą wysokie, ale jak ilość inwestycji spada, a ilość firm pozostaje taka sama, to zawsze zachowanie rynku było takie, że ceny spadały. Taki jest mój punkt wyjścia. Przyznam, że tego nie rozumiem. Najprawdopodobniej więc osoba, która to mówiła, wie więcej od nas. Prosiłbym bardzo o wyjaśnienie tego wątku. Mam nadzieję, że zgadzamy się co do tego, że jak jest mniej inwestycji, a ilość firm pozostaje taka sama, to ceny spadają.

W województwie kujawsko-pomorskim… Czy mógłbym poprosić? Na jednym ze slajdów była wymieniona jedna z obwodnic Nowej Wsi Wielkiej. Czy mógłbym poprosić? Chciałem to zacytować. Mógłbym poprosić o przewinięcie tego slajdu? Nie, nie, jeszcze, jeszcze, jeszcze, jeszcze, jeszcze. Chyba minęliśmy. Tam państwo zakwalifikowali to do jakiejś kategorii. O to właśnie chciałem zapytać.

Dobrze, to czekając, powiem konkretnie, o co mi chodzi. W województwie kujawsko-pomorskim jest w tym programie sześć obwodnic. To jest chyba taka, na którą wszyscy w naszym województwie najbardziej czekają, a przynajmniej po części bydgoskiej, czyli obwodnica Strzelna. Na państwa sprawozdaniu zauważyłem Nową Wieś Wielką, dlatego chciałem konkretnie zapytać, na czym polega problem. Nie, dalej, jeszcze jeden slajd, chyba dalej, ale na pewno była Nowa Wieś Wielka. To była lista kilku obwodnic bez opisów. Tutaj, tak, ten. Dziękuję.

Na pozycji nr 8 jest Nowa Wieś Wielka i jest to zatytułowane: przekroczenie wartości o ponad lub prawie 100%. To jest dla mnie intrygujące, bo według mojego stanu wiedzy w tej chwili formalności stoją na takim etapie, że generalna dyrekcja zleciła podpisanie umów na Nową Wieś Wielką, na Kruszwicę, na Brześć Kujawski, na Kowalewo Pomorskie, na Lipno. To jest umowa na opracowanie STEŚ. Dokumentacje, umowy, które zostały zawarte na opracowanie STEŚ, w tej chwili są warte 11 mln zł. W związku z tym w mojej ocenie zasadne jest pytanie, na jakiej podstawie stwierdzili państwo to przekroczenie wartości o ponad 100% tej inwestycji. To jest dla mnie największy sekret w tej sytuacji, to, jak ją wyceniamy w tej chwili na rynku.

Jeżeli bydgoska GDDKiA na razie zleciła tylko opracowanie STEŚ, a tam na dole padają jeszcze kwoty 258%, 229%… Powiedziałbym, że to niezwykle szczegółowe opracowanie. Gdyby byli państwo łaskawi upublicznić wyliczenia tego, skąd to się wzięło, to myślę, że nie tylko ja byłbym ciekaw. Wychodzę z założenia, takiej tezy będę bronił i tak się w Polsce zachowuje rynek, że jak generalna dyrekcja zmniejsza ilość zadań, to ceny na kolejne zadania spadają, bo ilość firm jest dokładnie taka sama. Pan przed-

stawił nam tutaj zupełnie inną rzeczywistość: jak będzie mniej zadań, to ceny wzrosną o 200 albo 300%. Przyznam, że jestem bardzo zaskoczony tą hipotezą, dlatego chciałbym prosić, żeby jakoś ją państwo uargumentowali. Szczególnie zależy mi na tym, żeby wyjaśnili państwo, na jakiej podstawie, na podstawie jakich dokumentów i wyliczeń akurat Nowa Wieś Wielka urosła tak znacząco, że znalazła się w tej grupie. Przypuszczam, że nie tylko ja będę zainteresowany, bo tam jest 16 obwodnic. To jest dla mnie kluczowe.

Teraz pytanie jest takie. Jeżeli GDDKiA i poszczególne oddziały zleciły i mają podpisane umowy, a te umowy są w tej chwili realizowane – powiedzmy, że będę trzymał się Nowej Wsi Wielkiej – tam została zawarta umowa i ta umowa jest realizowana, to wydaje się, że są tylko dwie możliwości. Ta umowa może zostać zrealizowana i GDDKiA dostanie dokumentację na inwestycje, których nie zrealizuje – tutaj naraża się osoby, które podpisały umowę, na zarzut niegospodarności – albo można przerwać tę umowę, ale tu też obawiam się, że może pojawić się zarzut niegospodarności. Dlatego chciałem zapytać, jak zamierzacie państwo z tego wybrnąć. Jeszcze raz podkreślam, że mam bardzo duży dystans do tych wyliczeń. Chciałbym poznać, na jakiej podstawie państwo je podajecie.

Na chwilę przyjmując natomiast z bardzo dużą dozą ostrożności, że wyliczenia są zasadne, wydaje się, że jednak racjonalne byłoby – w związku z tym, że ileś milionów złotych zostało wydane – żeby nie narażać osoby, która podjęła takie decyzje, na odpowiedzialność ze względu na marnowanie środków publicznych. Chyba racjonalnie byłoby po prostu szukać dodatkowych źródeł finansowania tego programu i zrealizowanie go. Co można teraz powiedzieć ludziom, którzy podpisali tę umowę albo którzy przygotowują dokumentację do tego, żeby te przetargi ogłosić? Bardzo uprzejmie prosiłbym o rozwianie tych dwóch głównych wątpliwości.

Bardzo apelowałbym natomiast o to, żeby powiedzieli państwo, na jakiej podstawie są te wyliczenia i te cyfry, bo to chyba nie tylko dla mnie jest najbardziej intrygujące. Reprezentantów tych miejscowości na sali pewnie będzie trochę więcej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):
Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pani przewodnicząca Krystyna Sibińska. Bardzo proszę.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):
Liczby, panie pośle, jak już. Panie przewodniczący, szanowni państwo, trudno nie odpowiedzieć na wątpliwości pana posła Króla. Wie pan, znam przypadki…

Poseł Piotr Król (PiS):
Przepraszam, ale pytanie zadawałem panu ministrowi.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):
Panie pośle, bardzo proszę.

Poseł Piotr Król (PiS):
Ale pytanie zadawałem panu…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):
Każdy ma możliwość zabrania głosu.

Poseł Piotr Król (PiS):
Możemy zadawać pytania sobie nawzajem?

Poseł Krystyna Sibińska (KO):
Ale nie odpowiadam panu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):
Ale nikt panu nie przeszkadzał, naprawdę.

Poseł Piotr Król (PiS):
Zadałem pytania panu ministrowi. Nie oczekuję, że pani będzie mi odpowiadała.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):
Nie zamierzam odpowiadać.

Poseł Piotr Król (PiS):

Przed chwilą tak pani powiedziała.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle, nikt panu nie przeszkadzał.

Poseł Piotr Król (PiS):

Czy mogę zadać pytanie panu ministrowi?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie przewodniczący, nikt panu nie przeszkadzał. Miał pan prawo…

Poseł Piotr Król (PiS):

A co, powiedziałem, że ktoś mi przeszkadza?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Naprawdę, proszę nie robić…

Poseł Piotr Król (PiS):

Czy mogę zadać pytanie panu ministrowi i wiedzieć, do kogo je kieruję?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Może pan poskromić swoje nerwy.

Poseł Piotr Król (PiS):

Czy zadawałem panu jakieś pytanie?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle Król, po co wszczyna pan kłótnie? To naprawdę niepotrzebne.

Poseł Piotr Król (PiS):

Jakie kłótnie? Zadałem pytanie panu ministrowi i czekam na odpowiedź.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Zadał pan pytanie. Nie wszyscy podzielamy pański styl, nie wszyscy rozumiemy te pytania, ale miał pan prawo, nikt panu nie przeszkadzał, tak że bardzo proszę uszanować prawo innych posłanek, innych posłów do tego, żeby również wziąć udział w tej debacie. Naprawdę.

Pani przewodnicząca Sibińska, bardzo proszę.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Rozumiem zdenerwowanie pana posła, bo tak naprawdę… Pozwoli pan jednak, że może nie tyle będę odpowiadała na pana pytanie…

Poseł Piotr Król (PiS):

Nie zadałem pani pytania.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Ale mam prawo swobodnej wypowiedzi, w związku z tym chyba mogę się wypowiedzieć.

Wie pan, z tymi 100 obwodnicami często było tak, że obwodnice, które były wcześniej przygotowane, zostały włączone do programu, chociaż miały być to inne z innych pieniędzy, jak pamiętamy, i te są realizowane i są robione kolejne etapy. Z innymi natomiast często było tak, że, jak mówię, zdarzały się… Ponieważ wiele czasu spędziliśmy na różnych spotkaniach w całej Polsce, miałam też takie przykłady i takie wypowiedzi, że przyjeżdżał ktoś z poprzedniej władzy, mówił, że tu będzie obwodnica i padały jakieś kwoty z sufitu, że się tak wyrażę, bez wyliczeń, bez żadnych analiz itd.

W związku z tym w tej chwili, jeśli te dane są aktualizowane, to są one na podstawie wstępnych koncepcji, dokumentów, które są tworzone. Niestety wtedy są koszty rzeczywiste. Po prostu tak się do tego podchodzi. Poprzednie kwoty natomiast to było często widzimisię jednej bądź drugiej osoby funkcyjnej z PiS-u. Tak to było realizowane. Znam taki przypadek, że most na Wiśle w okolicach Skawiny miał przebiegać, niszcząc szkołę, niszcząc inne obiekty, bo takie było widzimisię pana ministra Adamczyka.

Przechodzę do konkretów. Panie ministrze, szanowni państwo, chciałabym dopytać. Wiem, że to są obwodnice Nowogrodu Bobrzańskiego, oczywiście obwodnice Kargowej

i jeszcze obwodnice Słubic. W ostatnim czasie doszło do ogłoszenia przetargu na STEŚ, jeśli chodzi o obwodnicę Słubic. Przypomnę, że przez lata mieszkańcy Słubic i okolic byli mamieni m.in. przez panią minister Rafalską, przez wojewodę Dajczaka, obecnego posła, że dostaną pieniądze na STEŚ. Dzisiaj to będzie finansowane ze środków samorządu, ale to jest tak newralgiczny punkt, takie miejsce, że tam te prace muszą się rozpocząć, ponieważ korek jest tam non stop. To jest, wiadomo, granica. Tam jest tak ciężki, duży ruch samochodów, że bez obwodnicy to miasto przestanie funkcjonować. Proszę więc też o uwzględnienie we wszystkich możliwych planach, we wszystkich aktualizacjach tego, żeby obwodnica Słubic się znalazła.

Chciałabym też jednak dopytać o Nowogród Bobrzański i Kargową, która ma przygotowaną dokumentację. Wszyscy doskonale wiemy, jak to dalej wygląda. Proszę o to.

Zaniepokoiła mnie też informacja o spóźnieniach, jeśli chodzi o obwodnicę Kostrzyna nad Odrą, bo to było dosyć spore opóźnienie. Tu jest pytanie, czy jest szansa na jakiekolwiek przyspieszenia i co mogłoby spowodować te przyspieszenia. Czy są one związane tylko z uzgodnieniami – wiem, że to jest możliwe – czy z opracowaniem? Czy są jakieś inne przyczyny tego stanu rzeczy? Dobrze?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Do głosu zgłosiła się pani posłanka Barbara Oliwiecka. Bardzo proszę, pani posłanko.

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie. Szanowni państwo, chciałam oczywiście zabrać głos, jeżeli chodzi o obwodnicę Kalisza. Część była już omówiona w innym punkcie, ale chcę dopytać, ponieważ wybór wariantu faktycznie był bardzo kontrowersyjny i przeprowadzony w sposób zupełnie tajemniczy.

Mam takie pytanie. Każdy wariant – wariant piąty, wariant szósty – ma plusy i minusy dla miasta Kalisza, dla ościennych gmin, ale jednym z najczęstszych argumentów, które były poruszane, były oczywiście koszty przy wariancie nr 6, które miasto Kalisz musiałoby ponieść, bo tam chyba na odcinku 400 km obwodnica wchodziłaby w granicę miasta Kalisza. Moje pytanie jest takie. Jest to wariant, który faktycznie już jest w części przygotowany – 3 km ziemi są już chyba wykupione pod kolejne pasy, to jest droga nr 25 – więc on ma duże plusy. Plusem jest to, że jest drugi węzeł bliżej Kalisza. Zdajemy sobie z tego sprawę, ale ten argument, jeżeli chodzi o finansowanie budowy…

Moje pytanie jest bardziej do poprzedników, którzy tak enigmatycznie i w bardzo nietransparentny sposób prowadzili to projektowanie. Czy ktokolwiek z poprzednich władz według pana wiedzy prowadził rozmowy z prezydentem miasta Kalisza na temat współfinansowania? Byłam radną miasta Kalisza i na razie ten temat oficjalnie się nie przewinął. Podawane są różne koszty: od 20 do 40 mln zł, ale myślę, że to nie jest koszt, który w jakiś sposób sparaliżowałby funkcjonowanie miasta, bo wpływy do budżetu miasta Kalisza są coraz większe. Moje pierwsze pytanie jest więc takie: czy według państwa wiedzy ktoś już podejmował temat z obecnym prezydentem w poprzedniej kadencji?

Moje drugie pytanie dotyczy… No właśnie, jest procedowany wariant nr 5, ale są zawiadomienia do prokuratury i nastrój społeczny w gminie Skalmierzyce jest taki, że nie odpuszczą. Na ile to może opóźnić procedowanie tej obwodnicy? Nie mamy już czasu na to, żeby ten proces opóźniać. Czy ewentualnie można wznowić jakieś rozmowy już po otrzymaniu oceny oddziaływania na środowisko? Czy był w ogóle analizowany drugi wariant, wariant nr 6, z punktu widzenia środowiskowego? To są moje dwa pytania dotyczące Kalisza.

Mam jeszcze pytanie, prośbę dotyczącą obwodnicy Krotoszyna. Tam też jest to chyba na etapie oceny oddziaływania na środowisko. Kiedy ewentualnie będzie uzyskana ocena środowiskowa? Dziękuję ślicznie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, pani posłanko.

Do głosu zapisał się pan poseł Rafał Kasprzyk. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Rafał Kasprzyk (Polska2050-TD):

Szanowny panie przewodniczący, szanowna Komisjo, panie ministrze, wracam do tematu wschodniej obwodnicy Kielc. 50 lat temu, w latach 70., wyznaczono pewne korytarze przebiegów dróg ekspresowych wokół Kielc. Wtedy wyznaczono też przebieg trasy S7, która w doskonały sposób omija Kielce, tworząc obwodnicę dla tego miasta. 40 lat temu wyznaczono również trasę korytarzową dla przebiegu wschodniej obwodnicy Kielc, która dzisiaj chyba w większej części przebiega przez teren miasta, ponieważ miasto rośnie i trochę zmienia się przebieg trasy, przepływy samochodów i ruch tranzytowy przez miasto Kielce. Jaki jest efekt tych działań, nieaktualizowania, zaniedbania z poziomu rządu, rządów, bo to trwa wiele lat? Ano taki, że dzisiaj budowana jest droga ekspresowa S74, która wprost przechodzi przez Kielce. Buduje ją GDDKiA, wydając pieniądze z budżetu państwa, przez teren miejski, tunelami. Praktycznie przecina ona miasto na dwie części. To jest oczywiście dramat. Podpowiadam, bo może słucha nas ktoś z laików, a tutaj są eksperci.

Druga obwodnica, wschodnia obwodnica Kielc, która ma przechodzić z północy na południe Kielc po jej wschodnim terenie, też będzie odcinała pewne tereny miasta, powodując pewne bariery chociażby w rozwoju. Drodzy państwo i panie ministrze, ta obwodnica poza względami merytorycznymi i finansowymi jest niezbędna do powstania. Ona musi zostać zrealizowana w nowym przebiegu z budżetu państwa.

Padło już tutaj wiele informacji o tym, że mniejsze miejscowości… Tak naprawdę program 100 obwodnic dotyczył nie miast wojewódzkich, tylko tych mniejszych miejscowości, i wszyscy narzekamy, że te mniejsze miejscowości i byłe miasta wojewódzkie nie mają jakiejś obwodnicy. Tak, ale miasto wojewódzkie ciągle nie ma obwodnicy. Proszę zobaczyć, jak wygląda droga tranzytowa, obecna S73, w przebiegu miejskim. Ona jest tak rozjeżdżona koleinami, że tam nie da się normalnie jeździć.

Dlatego w imieniu mieszkańców – zarówno Kielc, jak i gmin ościennych – którzy wielokrotnie składali protesty, wielokrotnie walczyli o to, żeby ta obwodnica Kielc powstała, zwracam się z wnioskiem o ujęcie wschodniej obwodnicy Kielc w planach rozwoju i budowy obwodnic. Nie wiem, czy w programie 100 obwodnic, który być może dotyczy mniejszych aglomeracji, ale ta obwodnica – zwracam uwagę, jeszcze raz podkreślam, w imieniu mieszkańców – jest niezbędna i wyjątkowo trudna do realizacji, dlatego powinna być realizowana przez GDDKiA. Bardzo proszę o przychylność i wsparcie, ponieważ nikt z poprzednich rządów nie dał nam tego wsparcia. Dziękuję.

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Panie przewodniczący, przepraszam. Zapomniałam zapytać o jedną rzecz. Czy mogę tylko dokończyć?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo proszę.

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Przepraszam. Gdzieś mi to umknęło. To konkretne pytanie w nawiązaniu do ewentualnego wariantu i finansowania części przez miasto Kalisz. Słyszę o innych opóźnieniach i problemach innych samorządów. Czy resort pracuje nad przygotowaniem jakiejkolwiek możliwości współfinansowania albo wsparcia w finansowaniu obwodnic, które w jakiejś części przechodzą przez granicę miasta, jeżeli samorządów faktycznie na to nie stać? Czy możliwy jest jakiś montaż finansowy? Czy były wcześniej takie przypadki, na których można się oprzeć? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję.

Poseł Rafał Kasprzyk (Polska2050-TD):

Jedno zdanie. Dziękuję, panie przewodniczący, za udzielenie głosu. Mam troszeczkę konkluzję po wysłuchaniu pana Króla, który bardzo obawia się spadku obrotu firm budowlanych. Proszę wrócić i zapytać pana premiera Morawieckiego, gdzie był, kiedy zatrzymano przetargi kolejowe dla firm budowlanych. Gdzie było wsparcie dla firm budowlanych, kiedy na kolei nie miały absolutnie nic do roboty? Nagle z rynku spadło

12 mld zł przerobu. Nie ogłaszano przetargów dlatego, że nie było komu wysłać wniosku o pieniądze z KPO na te właśnie projekty, które miały być finansowane z tych pieniędzy. Proszę więc tutaj w ogóle nie opowiadać takiej hipokryzji.

Poseł Piotr Król (PiS):

Mogę?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

W drugiej rundzie, panie pośle, oczywiście jeżeli będzie miał pan potrzebę zabrania głosu.

Panie ministrze, to ja na koniec dosłownie dwa zdania. To jest jednak coś, o czym powinniśmy głośno mówić. Program został przyjęty w 2021 r. Mamy 2024 r. Program notuje dwuletnie opóźnienia w realizacji niektórych inwestycji. Prawdę mówiąc, to jest dramatyczne. Ludzie czekają na obwodnice, a przez wiele lat nic się nie działo. Dzisiaj mamy opóźnienia. O tym Polska powinna usłyszeć. Skąd wzięła się kwestia niedoszacowania wartości? Mam bardzo jasną i klarowną odpowiedź na to pytanie. Wydaje mi się, że akurat Nowa Wieś Wielka w pigułce pokazuje ten problem.

Do wyceny pierwotnego programu brano najkrótszy, najprostszy wariant, najbardziej pasujący do opowieści propagandy, do propagandy politycznej, a na przykład po przeprowadzeniu inwentaryzacji, po przeprowadzeniu pierwszego studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego okazało się, że ten optymistyczny, propagandowy wariant nie jest możliwy, w związku z tym jest na przykład konieczność wykonania obwodnicy w najdłuższym wariancie. To pokazuje, że ten program po pierwsze był robiony wyłącznie pod potrzeby propagandowe, a po drugie w całkowitym oderwaniu od realiów dotyczących możliwości wykonania poszczególnych inwestycji. Nie dosyć, że mamy niedoszacowanie 30% – to jest potężna kwota i czerwona kartka dla poprzedniej władzy – to jeszcze na dodatek po trzech latach funkcjonowania programu mamy dwuletnie opóźnienia. To mówi wszystko o profesjonalizmie dotyczącym prowadzenia tego programu.

Panie ministrze, to bardzo ważne, żeby ludzie mieli jakąś perspektywę realizacji tych obwodnic, bo one dla naszych małych ojczyzn są bardzo potrzebne. Dlatego bardzo proszę o udzielenie odpowiedzi na pytania, które padły. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Szanowni państwo, postaram się bardzo krótko, bardzo syntetycznie, bo jeszcze jeden punkt przed nami oprócz tematu obwodnic, który, tak jak mówiłem, wielokrotnie był omawiany, był też przedmiotem podsumowania 100 dni rządu.

Pan poseł Kamil Wnuk pytał o węzeł. Tutaj poproszę pana dyrektora GDDKiA.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Oczywiście, bardzo proszę.

Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Kwieciński:

Tak jak powiedziałem i przekazałem informację wcześniej, poza działaniami związanymi stricte z poprawą BRD w tym obszarze inne działania na DK86 i DK94 nie są prowadzone przez GDDKiA.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Proszę, pani dyrektor.

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:

Jeszcze w uzupełnieniu – DK86 mamy przebudowę dwóch wiaduktów w miejscowości Będzin. Pierwszy jest wiadukt nad torowiskiem tramwajowym, drugi jest nad ul. Wolności. Jeżeli chodzi o DK94, mamy rozbudowę tej drogi krajowej na odcinku Pyskowice – granica Zabrza. To jest prawie 12 km. Wszystkie te zadania są realizowane w ramach „Programu wzmocnienia krajowej sieci drogowej”, stąd nie ma ich na prezentacji. To jest nasz kolejny duży program. Mamy tam ponad 500 zadań inwestycyjnych, które są realizowane na sieci drogowej w całej Polsce, natomiast nie są to autostrady i drogi ekspresowe. Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Pani poseł Wojtyszek pytała o obwodnicę Wąchocka, Starachowic, łącznik drogi nr 42, obwodnicę Starachowic. Proszę pana dyrektora Waszkiewicza, by mógł przybliżyć tę materię.

Dyrektor departamentu MI Jarosław Waszkiewicz:

Szanowni państwo, decyzja środowiskowa uzyskana przez generalną dyrekcję na obwodnicy Starachowic jest decyzją z łącznikiem, o którym jest mowa w pytaniu pani poseł. Jednocześnie natomiast samorząd uzyskał środki finansowe na realizację tego łącznika, bo również po swojej stronie planował podobne zamierzenie inwestycyjne. To nie jest identyczne zamierzenie inwestycyjne, ono było troszeczkę inaczej sprofilowane technicznie, po innym śladzie. Jest kwestia uzgodnienia pomiędzy zarządami dróg, w jakim trybie i przez kogo zostanie to zrealizowane. Jako ministerstwo wspólnie rozmawiając z zarządcami, wypracowaliśmy koncepcję, w ramach której zrealizuje to samorząd, ale zgodnie z parametrami będzie to GDDKiA. To nie jest jeszcze finalnie potwierdzone, ale łącznik zostanie zrealizowany.

Poseł Agata Wojtyszek (PiS):

Bardzo dziękuję. Ta data – kwiecień 2025 r. – na zakończenie obwodnicy Wąchocka jest aktualna?

Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Kwieciński:

Oczywiście będziemy podejmować wszelkie działania, jakie są możliwe, żeby ten termin został dotrzymany, ale trzeba też powiedzieć, że napotkaliśmy obiektywne przeszkody w realizacji tego. Trafiliśmy na duże składowisko odpadów. Tam jest kwestia prokuratora, który bada tę sprawę, więc w pewnym fragmencie roboty są wstrzymane, ale, jak powiedziałem, będziemy podejmować wszelkie działania, żeby z początkiem przyszłego roku, w pierwszej połowie przyszłego roku ta inwestycja została zakończona, a być może w części oddana do użytkowania. Dziękuję.

Poseł Agata Wojtyszek (PiS):

Dziękuję bardzo.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Dziękuję. Pan poseł Król pytał o kwestie dotyczące szacowania wartości zadań, tego, skąd przeszacowania. Myślę, że pan przewodniczący określił sytuację w miarę syntetycznie. 100 obwodnic to określony budżet i starano się w jakiś sposób umiejscowić te zadania: z jednej strony w ilości tych przedsięwzięć, z drugiej strony w określonym budżecie. Dzisiaj efekt jest taki, jaki jest.

Myślę, że chyba wszyscy widzimy, że ostatnie lata to inflacja, która teraz spada, ale sumarycznie rok do roku była bardzo wysoka. Rynek został rozregulowany m.in. przez duże transze środków finansowych na różne zadania inwestycyjne, czyli niepodawanie publicznych środków finansowych w równomierny sposób na rynek budowlany temu rynkowi nie służy, a podstawowy element to przede wszystkim kosztorysowanie tych przedsięwzięć i to, co zauważył pan przewodniczący: pierwotne założenie miało odcinek X obwodnicy na przykład małej miejscowości, a po pierwszych pracach analitycznych i koncepcyjnych okazuje się, że ten odcinek rośnie na przykład dwukrotnie, i finał jest taki, że jedna z miejscowości, trzytysięczna… Wartość zadania obwodnicowego na tym przedsięwzięciu to może być wartość ok. 1 mld zł. Są takie przedsięwzięcia.

Mówiąc oględnie, nie chcąc już wchodzić w szczegóły, to także kwestia efektywności wydatkowania środków publicznych do zakresu, jakim będzie objęte miasto, którym będzie obejmowana obwodnica. Tak jest. Po prostu efekt jest taki, że szacując bliżej wartości tych zadań, proporcje te tak się dzisiaj przedstawiają.

Pani przewodnicząca Krystyna Sibińska pytała o obwodnice Nowogrodu Bobrzańskiego, Słubic, Kostrzyna nad Odrą. Chyba jeszcze jakaś była wymieniona.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Kargowa.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Kargowa. O informację poprosiłbym panią dyrektor Krupę. Tutaj była prośba o to, żeby…

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:

To może zacznę od obwodnicy Słubic, która jest na liście rezerwowej. Zostało podpisane porozumienie z samorządem. W tym momencie samorząd w porozumieniu z GDDKiA opracowuje dokumentację na przygotowanie tej obwodnicy do realizacji. W zależności od dalszych harmonogramów przygotowania będziemy podejmować kolejne decyzje. Na chwilę obecną to zadanie jest na liście rezerwowej, czyli nie posiada zabezpieczonych środków na realizacje, ale przed nami jest dość długi czas na opracowanie tej dokumentacji. Zobaczymy, jak sprawnie pójdzie kwestia uzyskiwania decyzji środowiskowej. To będzie determinowało nam dalszy harmonogram realizacji naszych działań.

Jeżeli chodzi o obwodnicę Kargowej, już sobie ją znajdę. Przepraszam, Kargowa jest również w załączniku nr 2. Ona nie została skierowana do realizacji. Na chwilę obecną nie toczą się żadne prace przygotowawcze. Z uwagi na, jak powiedział pan minister, przekroczenia szacunkowych wartości w programie na dzień dzisiejszy nie mamy przestrzeni finansowej, żeby kierować zadania z załącznika nr 2 do realizacji, ale – analogicznie jak w przypadku „Rządowego programu budowy dróg krajowych” – w tym momencie kosztorysy te są przeszacowywane. Zobaczymy, co nam wyjdzie z przeszacowania kosztorysów.

Każdy zakres finansowy projektowanych obwodnic będzie też szczegółowo analizowany. Będziemy starali się wybierać takie rozwiązania, które będą rozwiązaniami minimalnymi, które zapewnią przepustowość, czyli na przykład tam, gdzie nie jest konieczna budowa węzła, nie będziemy na siłę projektować budowy węzła, tylko skrzyżowanie: czy to skrzyżowanie zwykłe, czy to ruch okrężny. To już będzie nam dawało spore oszczędności na jednostkowym koszcie danego projektu. Jeżeli przemnożymy je przez wszystkie projekty, to oczywiście liczymy na to, że nie dość, że zamkniemy się w budżecie, to będziemy mogli uzyskać jeszcze jakieś oszczędności z tego programu, żeby móc kierować zadania z listy rezerwowej do realizacji, tak jak już historycznie działo się z poprzednią edycją programu budowy dróg krajowych, gdzie zadania z listy rezerwowej były kierowane do realizacji. Dziękuję bardzo.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Ale, żeby była jasność, pani dyrektor mówi tutaj o załączniku nr 2, czyli, jak rozumiem, o liście 53 zadań. Tak?

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:

Tak.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Żeby była jasność, jest jeszcze lista 53 zadań, które w żaden sposób, żadnym dokumentem rządowym nie zostały przyjęte do realizacji. To jest lista, mówiąc kolokwialnie, takiej naprawdę radosnej twórczości, koncertu życzeń płynącego z terenu, gdzie poprzedni rząd nawet nie podjął się tego, żeby tę listę w jakiś sposób przejąć. Potrzeby realizacji tych zadań są bardzo wątpliwe, jeżeli chodzi o faktyczny zakres merytorycznych potrzeb w terenie, jeżeli chodzi o usprawnienie ruchu na sieci dróg. Nawet odpowiadając na pytania w Sejmie, pytany przez posłów aktualnej opozycji… Część pytań dotycząca realizacji zadań obwodnicowych dotyczyła właśnie zadań z listy 53 sztuk, które na dzisiaj w żaden sposób nie są procedowane. Trzeba więc mieć świadomość, że jest taka magiczna lista 53 zadań. Dzisiaj koncentrujemy się na 100 zadaniach i dokładamy wszelkich starań, żeby wszystkie z tych 100 zadań zrealizować.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Ale z tego, co mi wiadomo, Kargowa ma dokumentację.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Ale starą, bo była część takich zadań, które były przygotowane w zadaniach realizowanych przez oddziały, i część jest takich, które mogły być na jakimś etapie realizacji. Wiecie państwo, jak to jest. Czasami przez dziesiątki lat rozmawia się o obwodnicy jakiegoś

miasta i prowadzone są różne prace planistyczne, dokumentacyjne. Czasami są środki finansowe na realizację tego typu zadań, czasami nie, ale prace przygotowawcze są prowadzone, tak że możliwe, że w części z tych zadań są przedsięwzięcia mniej lub bardziej zaawansowane, ale większość jest niezaawansowana, nawet patrząc na historyczną dokumentację.

Jeszcze raz wracając do Kalisza, na ten temat wypowiedziałem się naprawdę bardzo oszczędnie, ale pani poseł trafnie oceniła sytuację. Też w mojej ocenie to 400 m, które przebiega przez teren Kalisza, to jest – sufit razy podłoga – między 20 a 30 mln zł przy budżecie, jeżeli dobrze pamiętam, bo sprawdzałem Kalisz, ok. 500 mln zł. Więcej? To nie jest jakaś porażająca kwota, która miałaby nie doprowadzić do tego, żeby ten przebieg został poprowadzony przez teren miasta. Faktycznie jest bardzo duży opór społeczny, jeżeli chodzi o Skalmierzyce. Jest kwestia wątpliwości co do wyboru wariantu, bo są takie informacje i dokumenty świadczące o tym, że publicznie została przekazana informacja o wyborze wariantu, już nie pamiętam którego – szóstego? – przebiegającego przez teren miasta, a na zamkniętym posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (KOPI) został przyjęty inny przebieg.

Tu są te wątpliwości, które są przedmiotem m.in. badań organów, które mają ustalić stan faktyczny. Na pewno trzeba będzie przyjrzeć się temu tematowi, bo te głosy są mocno rozbieżne. Nie bazując na plotkach, informacjach , tylko na konkretnych faktach, powiedzmy, że rewizja tego zadania mogłaby opóźnić fizyczną realizację o jakieś – mówię szacunkowo – dwa lata. To jest taki okres. Czasami jednak nad takimi tematami trzeba się pochylić, bo myślę, że chyba wszystkim zależy, żeby tego typu przedsięwzięcia były realizowane maksymalnie dobrze. Szybkość i tempo też są ważne, ale myślę, że celem nadrzędnym jest to, żeby realizacja zadań strategicznych na setki lat do przodu była realizowana dobrze.

Przypadki finansowania samorządów… Nie było takich przypadków. Trzeba byłoby tworzyć nowe przepisy, a w ślad za tym znaleźć źródło finansowania, żeby móc przekazać takie środki do samorządu bądź z innych mechanizmów finansowania, na przykład Krajowego Funduszu Drogowego.

Krotoszyn… 18 stycznia 2014 r. złożony został wniosek o decyzję środowiskową.

Pan poseł Rafał Kasprzyk pytał o wschodnią obwodnicę Kielc i drogę S74. Proszę pana dyrektora Waszkiewicza, żeby przybliżył temat.

Dyrektor departamentu MI Jarosław Waszkiewicz:

Szanowni państwo, wschodnia obwodnica Kielc… W wypowiedzi pana posła pojawiło się kilka tematów: przeprowadzenie drogi ekspresowej przez centrum Kielc i to, dlaczego zostało to przeprowadzone w taki sposób, a nie inny, oddalenie drogi ekspresowej S7, które zdaniem pana posła nie stanowi obwodnicy Kielc i nie służy Kielcom. Tu oczywiście pozwolę sobie się nie zgodzić. To są rzeczy, które dokonały się już w przeszłości i są albo zrealizowane, jak w przypadku drogi ekspresowej S7, albo realizowane, jak w przypadku przebiegu przez Kielce. Na temat przebiegu przez Kielce ministerstwo miało jeszcze wiele przemyśleń na ten temat, ale sytuacja jest już zaklepana. Od strony realizacyjnej ten wariant będzie realizowany i nie ma powrotu do innej koncepcji.

Jeśli chodzi natomiast o wschodnią obwodnicę Kielc, w planach drogowych – czy dróg ekspresowych, czy autostrad, czy również dróg krajowych – nie ma uwzględnionej wschodniej obwodnicy Kielc w jakichkolwiek pracach prowadzonych przez generalną dyrekcję czy przez oddział generalnej dyrekcji. Nie płynęły do nas również sygnały ze strony naszego zarządcy drogi, generalnej dyrekcji, że taki projekt będzie służył potrzebom sieci dróg krajowych.

Popatrzcie państwo na potrzeby, na funkcje i na role zarządców dróg. Mamy GDDKiA odpowiadającą za zarządzanie drogami krajowymi i analizującą sieć dróg krajowych pod kątem tego, czy ona jest właściwa, czy jest niewłaściwa, czy służy potrzebom gospodarczym, makroregionalnym, krajowym, czy nie służy. Wschodnia obwodnica Kielc do tej pory nie była na tym poziomie analizowana, a tym bardziej przygotowywana. Czy jest taka potrzeba z naszej strony? Nie było takiej analizy. Nie są prowadzone prace przygo-

towawcze. Do tej pory była to tylko samorządowa inicjatywa. Taki jest stan faktyczny tej sprawy.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Dziękuję, panie dyrektorze. Ostatnie było pytanie pana przewodniczącego. Skąd się biorą opóźnienia? Z rzeczy, z elementów, które też były omawiane na posiedzeniu dzisiejszej Komisji, czyli są to kwestie techniczne, proceduralne. Może potrzebna jest większa mobilizacja i świadomość tego, że jest czasokres założony na te zadania i trzeba się z nich wywiązać. Tutaj potrzebna jest dobra współpraca między ministerstwem a GDDKiA. Myślę, że to też wyznaczenie celów określonych zadań, postawienie ich na pierwszym miejscu i realizowanie zgodnie z harmonogramem, zgodnie z kalendarzem. Na pewno będziemy starali się to realizować.

Zapisałem sobie – ale to już omawialiśmy w poprzednim punkcie – temat 53 sztuk, żeby mieć świadomość, że jest taka magiczna lista i niektóre zadania przewijają się w obiegu i są mieszane z tymi 100 zadaniami, które są w faktycznej realizacji.

Dziękuję. Został nam trzeci punkt.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie ministrze, są jeszcze zgłoszenia uzupełniające. Bardzo proszę, panie pośle Król.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Zaintrygowało mnie to, co powiedział pan przewodniczący, dlatego chciałem zapytać. Na slajdzie przedstawili państwo 16 obwodnic, które mają – tak to państwo zatytułowali – przekroczenie wartości o ponad lub prawie 100%. Czy STEŚ jest gotowy na wszystkie? Ja mam wiedzę, że na przykład na Nową Wieś Wielką, którą cytował pan przewodniczący, była podpisana umowa na STEŚ, natomiast STEŚ został przekazany do oddziału generalnej dyrekcji albo do… Czy na te 16… To był jakiś punkt wyjścia. Jak rozumiem, byłoby na czym zbudować ten pogląd. Gdyby ktoś coś zaprojektował czy przyjął jakieś założenia, potem przyszedł STEŚ, tam byłaby cena, a w części ekonomicznej inne ceny i na bazie tego powstałby ten slajd, to byłoby dla mnie logiczne.

Dlatego chciałem zapytać, bo nie ukrywam, że Nowa Wieś Wielka jest w moim okręgu wyborczym. Dlatego o to dopytuję. Czy STEŚ na Nową Wieś Wielką i na inne, które wymieniają państwo na tym slajdzie, zostały przekazane do generalnej dyrekcji? Z tego, co wywnioskowałem, pan przewodniczący mówił o jakichś danych, które najprawdopodobniej powinny pochodzić ze STEŚ. To mnie zaintrygowało.

Niestety nie uzyskałem odpowiedzi generalnie co do państwa polityki na ten rok i na kolejne. Śledzę to, co pokazuje się na stronie. Mam świadomość tego, że rząd zmieniał się na przełomie roku, ale jest kwiecień, więc jeżeli ktoś chciałby, to raczej już umieścił te dane, które chciał umieścić, czy plany, które ma. Dlatego pozwoliłem sobie dokonać takiego założenia, opierając się na danych, które upowszechnia generalna dyrekcja. Jeżeli ilość przetargów na drogi ekspresowe w tym roku do poprzednich lat gwałtownie maleje, a nie ma jeszcze – pozwolę sobie założyć – wszystkich studiów techniczno-ekonomiczno-środowiskowych, to wydaje mi się, że robienie założeń co do cen wydaje się ryzykowne.

Gdyby ogłosili państwo jeden z tych przetargów i gdyby tam rzeczywiście okazało się, że cena przekracza to o 100%, to nawet bym nie stęknął, tylko powiedziałbym: „Macie państwo rację", ale póki co w obecnej sytuacji wydaje mi się to trochę ryzykowne.

Wracam do tego pytania. Jeżeli na wszystkie obwodnice, które wymieniacie państwo na slajdzie, gdzie rzekoma wartość jest przekroczona o 100%… Chciałem zapytać, które konkretnie studia techniczno-ekonomiczno-środowiskowe zostały już przekazane i macie je państwo w ręku. Wtedy to jest jakiś argument, to należy przyznać. Ale na ile STEŚ jeszcze państwo czekacie? W takim razie byłoby to, mam wrażenie, dorabianie ideologii do pewnego planu, który został założony z góry, a nie w oparciu o jakieś dane. Dlatego bardzo konkretnie trzymajmy się przykładu Nowej Wsi Wielkiej. STEŚ już trafił? Jeżeli trafił, to kiedy? A jeżeli nie trafił, to jednak bardzo uprzejmie bym państwa prosił, żeby publicznie powiedzieli państwo, na jakiej bazie formułujecie państwo te opinie co do kosztów, bo wydaje mi się, że na etapie tworzenia dokumentacji w firmie zewnętrznej poseł chyba nie ma do nich dostępu.

Ktoś mi tutaj zadał pytanie, ale, przepraszam, nie znam nazwiska. To jest oczywiście kwestia każdego subiektywnego odbioru czyjejś wypowiedzi, natomiast stoję po stronie tego, bo rzeczywiście zabiegałem o to, żeby powstało jak najwięcej obwodnic, i tu popisuję się pod tym obiema rękami. Czy to jest troska o firmę? Jeżeli to są polskie firmy, to też mogę się pod tym podpisać, bo to one płacą podatki, my z nich mamy płacone wynagrodzenia, natomiast używanie argumentu… Jak rozumiem, to był zarzut wobec poprzedniego rządu, że nie złożył jakiegoś wniosku czy nie zrealizował jakiejś inwestycji kolejowych, a w odniesieniu do inwestycji, których obecny rząd postanowił nie budować, chyba sam pan sobie odpowiedział. Zwracam się do tego pana, nie wiem, chyba wyszedł, ale może sobie odsłucha. Akurat jestem zwolennikiem budowy CPK i budowy szybkich linii kolejowych, ale z perspektywy osoby popierającej rząd, który tę inwestycję wstrzymał i jej nie realizuje, ten zarzut wydaje mi się troszkę groteskowy. Tylko tyle tytułem odpowiedzi.

Pana ministra poprosiłbym o informację, skąd się biorą te liczby, to wyszedłbym z posiedzenia Komisji spokojniejszy, a szczególnie na ile z tych 16 obwodnic macie już studia techniczno-ekonomiczno-środowiskowe, które zostały dostarczone do GDDKiA. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Panie pośle, podałem panu tylko jeden argument, który powinien pan doskonale znać. Jeżeli obwodnica pójdzie i ominie Tarków, to o ile będzie dłuższa? To jest miejscowość. Wie pan, jeżeli projektuje się najkrótszą możliwą drogę, a później wychodzi dwa razy dłuższa, to jest oczywista…

Poseł Piotr Król (PiS):

Ale tego nie neguję, tylko żeby dokonać takiej oceny, trzeba mieć STEŚ. Dlatego o to pytam.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

No nie, trwają też różne rozmowy na temat wariantów. Rozumiem, że nie jest pan na bieżąco, ale myślę, że ministerstwo udzieli informacji. Bardzo proszę.

Poseł Piotr Król (PiS):

Prosiłbym jednak, żebyście państwo powiedzieli, które studia techniczno-ekonomiczno-środowiskowe dostaliście, a których jeszcze nie macie, bo to jest dla mnie zadziwiające, że pan przewodniczący posługuje się wiedzą, która ma charakter nieformalny. Jest STEŚ i wtedy mamy o czym rozmawiać.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Wystarczy sięgnąć do internetu, naprawdę. Zachęcam pana posła do tego, żeby jednak bardziej interesować się konkretami. Panie ministrze…

Poseł Piotr Król (PiS):

Bardzo prosiłbym o podanie strony, na której GDDKiA publikuje uzgodnienia z prywatnymi firmami, które stoją na STEŚ-ie umowy, to będę zobowiązany.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Naprawdę trwają rozmowy publiczne, spotkania. Proszę śledzić na bieżąco. Panie ministrze, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, szanowny panie pośle, jakby pan zauważył, jestem samorządowcem. Powiem szczerze, staram się nawet przy prezentacji tych materiałów, które prezentuję, bardzo oszczędnie gospodarować słowami, nie znęcać się nad poprzednim kierownictwem ministerstwa czy poprzednim prowadzeniem inwestycji. Chodzi mi o to, żeby miał pan świadomość, że naprawdę bardzo oszczędnie staram się w różnych, nawet trudnych przypadkach ważyć słowa.

Z jednej strony uczepił się pan STEŚ, mówiąc kolokwialnie. To jest jedyny moment, czy jedyny element, w którym określa się wartość zadania. Za chwilę oddam głos panu dyrektorowi. Tak naprawdę w każdym momencie, przy każdej inwestycji można zak-

tualizować kosztorys i zweryfikować wartości kosztorysowe zadania, obrazując, dając przykład. Tak samo przy przedsięwzięciach tego typu można dokonać oceny wartości danego zadania.

Tutaj te zdania były oszacowane w sposób, delikatnie mówiąc, niedoskonały. W związku z powyższym ich wartość, jeżeli ocenimy wartość kosztorysową zadania X zapisanego pod jakimś tytułem, jakimś hasłem, jakąś obwodnicą, okaże się, że dzisiaj to zadanie kosztuje na przykład o 100% więcej albo o 250% więcej. STEŚ nie jest tutaj jedynym wyznacznikiem, który może określić, zweryfikować i może być jedynym etapem, który da nam podstawę do tego, żeby zweryfikować i zaktualizować wartość danego zadania.

Tutaj oddam głos panu dyrektorowi co do szczegółów, o które pan prosił.

Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Kwieciński:

Szanowni państwo, tak jak przed chwilą powiedział pan minister, generalna dyrekcja na każdym etapie realizacji inwestycji stara się w miarę na bieżąco patrzeć na te koszty i aktualizować je też w oparciu o to, co dzieje się chociażby w zakresie bieżącej sytuacji rynkowej.

Teraz konkretnie. Jeśli chodzi o Nową Wieś Wielką, STEŚ został już opracowany. Dokumentacja w tej części została odebrana. Szykowane są materiały do wniosku o decyzję środowiskową. Zakładamy, że w przeciągu najbliższych dwóch miesięcy taki wniosek zostanie złożony w zakresie wniosku o decyzję środowiskową. Jeśli więc chodzi o Nową Wieś Wielką, tak, STEŚ został odebrany. Koszty, które były tu pokazywane, były pokazywane w oparciu o tę dokumentację.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Wyczerpaliśmy punkt drugi.

Przechodzimy do punktu trzeciego: rozpatrzenia informacji ministra infrastruktury na temat stanu realizacji budowy lub projektowania tras szybkiego ruchu oraz obwodnic miast na terenie powiatów: chrzanowskiego, oświęcimskiego, wadowickiego, suskiego i myślenickiego.

Panie ministrze, bardzo proszę o przedstawienie informacji. Mam poczucie, że większość z tej informacji już ujrzała światło dzienne podczas rozpatrywania dwóch poprzednich punktów, ale bardzo proszę o tę informację.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

W związku z powyższym, szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, oddaję głos bezpośrednio panu dyrektorowi Waszkiewiczowi, który w kilku slajdach postara się przybliżyć państwu materię, o którą państwo prosili. Jest to materia, o którą chodziło. To ten zakres, który państwu przygotowaliśmy.

Dyrektor departamentu MI Jarosław Waszkiewicz:

Szanowni państwo, już naprawdę bardzo krótko, bo w tej chwili w wielu miejscach będziemy się powielać. Chodzi o teren szczególnych powiatów: chrzanowskiego, oświęcimskiego, wadowickiego, suskiego i myślenickiego. Dostaliśmy pytanie dotyczące tras szybkiego ruchu i obwodnic na terenie tych powiatów. Przed chwilą, w pierwszym punkcie, mówiliśmy o autostradach i drogach ekspresowych ,w drugim punkcie mówiliśmy o obwodnicach, więc wszystko, co tutaj znajdzie się na slajdach, albo większość z tego, jest niejako powtórzeniem tego tematu.

Jak wygląda obraz statystycznie? Zakończyliśmy budowę jednego zadania. To odcinek Lubień – Rabka, droga ekspresowa nr 7. Wartość to 2,7 mld zł, długość to 14,5 km: 11,2 km w powiecie myślenickim i 3,3 km w powiecie suskim. Proszę zobaczyć na przykładzie tej inwestycji, że nie dzielimy inwestycji na powiaty. To jest troszeczkę sztucznie dokonany przez nas podział tej inwestycji. Inwestycja jest realizowana w dwóch powiatach, ma swoją ogólną wartość i jeżeli ktoś z państwa chciałby zapytać: „A jaka wartość z tego jest w powiecie myślenickim czy w powiecie suskim?”, to będziemy mieli z tym problem.

W realizacji mamy jedno zadanie. 737 mld zł, 9 km to jest budowa obwodnicy Oświęcimia w ciągu DK44 w powiecie oświęcimskim. Ta droga krajowa i ta obwodnica Oświęcimia jest związana z realizacją budowy drogi ekspresowej S1 od Bielska-Białej w górę.

W przetargu znajduje się jedno zadanie: 118 mln zł, 2,1 km, obwodnica Zatora, ciąg DK28. To ponownie powiat oświęcimski.

W przygotowaniu znajdują się dwa zadania o wartości całkowitej 10,2 mld zł, długości 95,5 km w powiecie chrzanowskim: rozbudowa autostrady A4 na odcinku węzeł Byczyna – węzeł Balice I oraz droga ekspresowa S52: Bielsko-Biała – Głogoczów w powiecie oświęcimskim, wadowickim i myślenickim.

W ramach „Programu budowy 100 obwodnic" mamy w tych powiatach trzy zadania o wartości 880 mln zł i długości prawie 22,5 km. To obwodnice Chrzanowa i Trzebini, Makowa Podhalańskiego i Wadowic.

Jeżeli byliby państwo zainteresowani szczegółami w tym zakresie, mamy tutaj na slajdzie przedstawioną obwodnicę Lubień – Rabka, czyli budowę tunelu wraz z odcinkami towarzyszącymi. Cały odcinek został oddany do ruchu. Chyba wszyscy korzystający z Zakopianki wiedzą, jaki efekt przyniosła budowa tego odcinka. W tunelu zainstalowany został odcinkowy pomiar prędkości. W zasadzie to też jest nasze stałe działanie, które chcemy przeprowadzić we wszystkich odcinkach tunelowych naszej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Sprawdza się bardzo dobrze, przynosi niewątpliwe efekty w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Obwodnica Oświęcimia jest na etapie realizacji. Lata realizacji to 2020-2025. Zaawansowanie rzeczowe wynosi ok. 47%. Rozpoczęcie budowy nastąpiło w październiku 2022 r.

Obwodnica Zatora jest w przetargu. Mamy rozpoczęte postępowanie na pilotażowy przetarg, który zakłada realizację obwodnicy Zatora – po raz pierwszy na sieci dróg krajowych – w oparciu o technologię BIM. W kwietniu 2023 r. wybrano trzech oferentów, których zaproszono do dialogu konkurencyjnego. To też jest specyficzna procedura wyboru. Obecnie przewidywana data zawarcia umowy z wykonawcą to sierpień br., a zakończenie realizacji to 2026 r.

Rozbudowa autostrady A4 na odcinku węzeł Byczyna – węzeł Balice I: 34,5 km. Lata realizacji to 2029-2033. Jesteśmy na etapie przygotowawczym. Planowane wszczęcie postępowania, uzyskiwanie decyzji środowiskowej to II kwartał br.

S52, Bielsko-Biała – Głogoczów (Beskidzka Droga Integracyjna)… Lata realizacji: 2026-2031. Etap: w przygotowaniu. Przetargi na realizację robót geologicznych omówiliśmy już przy okazji poprzedniego tematu. Są problemy z wyborem wykonawcy na te prace geologiczne i sposobem rozwiązania tego problemu.

W zakresie budowy obwodnic jest obwodnica Wadowic. Lata realizacji to 2026-2030. Jest w przygotowaniu. 11 marca uzyskano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Ogłoszenie przetargu to październik 2025 r.

Obwodnica Chrzanowa i Trzebini to DK79. Lata realizacji to 2026-2030. Jest w przygotowaniu. Trwają prace projektowe poprzedzające uzyskanie decyzji środowiskowej.

Obwodnica Makowa Podhalańskiego to DK28. Lata realizacji to 2026-2030. Jest również w przygotowaniu, na etapie poprzedzającym uzyskanie decyzji środowiskowej. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie dyrektorze, za krótkie, kompleksowe, a zarazem zwięzłe informacje. Czy mamy pytania? Nie widzę pytań. Panie dyrektorze, zadam tylko jedno pytanko z zakresu zadań dróg wojewódzkich. Otóż z tego, co pamiętam, był planowany łącznik pomiędzy Beskidzką Drogą Integracyjną, chyba Kalwarią Zebrzydowską a Skawiną. To jest zadanie wojewódzkie. Czy pan dyrektor ma może informacje w tym obszarze?

Dyrektor departamentu MI Jarosław Waszkiewicz:

Panie przewodniczący, nie dysponujemy od ręki informacją na ten temat, ale wrócimy z tym tematem, sprawdzimy sytuację.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Jeżeli jest taka możliwość, to bardzo proszę o pisemną informację.

Bardzo serdecznie dziękuję. Wyczerpaliśmy punkt trzeci dzisiejszego porządku obrad. Zamykam dyskusję.

Panie ministrze, na pańskie ręce pragnę złożyć podziękowanie dla pana ministra i dla wszystkich współpracowników za bardzo merytoryczny i konkretny udział w dzisiejszym posiedzeniu Komisji. Uważam, że informacje, które zostały nam przekazane, spełniają kryteria czytelności, jasności, kompletności. Bardzo dziękuję za przeprowadzenie tego audytu, który został przeprowadzony, i za naprawdę merytoryczną, bardzo bogatą w konkretne dane informację. To też dla nas będzie punkt wyjścia do tego, żeby przez kolejne cztery lata monitorować stan postępów w realizacji tych programów, oczywiście w bieżącym kontakcie z ministerstwem.

Panie ministrze, szanowni państwo, panie posłanki, panowie posłowie, dziękuję za udział w dzisiejszym posiedzeniu Komisji. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Dziękuję państwu.

Przed zamknięciem na ręce pana ministra pragnę złożyć również gratulacje z tytułu uzyskania mandatu radnego sejmiku województwa dolnośląskiego. To będzie bardzo silne wzmocnienie tego sejmiku i z pewnością dobra decyzja mieszkańców w zakresie samorządności i kompetencji. Życzę panu ministrowi bardzo dobrego udziału w pracach sejmiku dolnośląskiego, dobrych decyzji z korzyścią dla mieszkańców.

Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Informuję, że protokół z posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w kancelarii Sejmu.

Życzę państwu dobrego, udanego popołudnia. Do zobaczenia na kolejnym posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Dziękuję bardzo.